Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 DÉCEMBRE 1837.

RAPPORT

FAIT PAR M. VAN HOOBROUCK DE FIENNES,

AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1),

SUR LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS,Pour l'exercice 1838,

MESSIEURS,

La création du ministère des travaux publics est une combinaison nouvelle en Belgique. C'est la première fois qu'un budget régulier des dépenses nécessaires, pour faire face aux besoins de ce département, est présenté à la législature. Il était donc naturel que les sections apportassent à l'examen de ce budget des soins tout particuliers. Votre section centrale elle-même, pour vous présenter une opinion consciencieuse, avait à s'entourer de nombreux documents. Cette circonstance vous expliquera, Messieurs, l'impossibilité où elle s'est trouvée de s'acquitter plus tôt de l'honorable mission que vous lui aviez confiée.

(1) La section centrale était composée de MM. RAIKEM, *président*, DE NEF, DE TERBECK, DA LONGRÉE, ÉLOY DE BURDINNE, MOREL-DANHEEL, et VAN HOOBROUCK DE FIENNES, *rapporteur*.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale. (Personnel.)

ARTICLE PREMIER.

Traitement du ministre. fr. 21,000
Adopté.

ART. 2.

Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service. 107,250

Ces allocations sont les mêmes que celles votées les années précédentes, au budget des divers ministères dont elles ont été détachées; elles n'ont donné lieu à aucune observation de la part des sections et ont été adoptées par la section centrale.

Matériel.

ART. 3.

Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, etc. fr. 17,000

Même chiffre que pour l'exercice précédent.

Adopté.

ART. 4.

Papiers pour l'administration centrale des postes et pour les provinces. fr. 7,000

Adopté.

Frais de déplacement.

ART. 5.

Frais de route et de séjour du ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale en Belgique. fr. 6,000

Cet article n'avait pas été porté au budget de l'année dernière : les frais de tournée du ministre étaient jusqu'ici prélevés sur le chapitre des dépenses imprévues. L'on a cru qu'il serait plus régulier d'en faire l'objet d'un article spécial.

Toutes les sections ont alloué le chiffre demandé. Elles ont considéré que les déplacements du ministre des travaux publics et des agents de l'administration supérieure pouvaient, dans certaines circonstances, avoir une très grande utilité. Elles ont cru néanmoins qu'il était juste de diminuer dans la même proportion le chapitre des dépenses imprévues. Votre section centrale, en allouant le chiffre réclamé par le ministre, a demandé des explications sur la réserve des sections, et elle aura l'honneur de vous soumettre son opinion lorsqu'il s'agira du chapitre VIII de ce budget.

CHAPITRE II.*Garde civique.*

Frais de voyage de l'inspecteur général de la garde civique, des aides-de-camp qui l'accompagnent, et frais de bureau de l'état-major. . . fr.	9,000
Réparation et entretien des armes de la garde civique.	16,000
	<u>25,000</u>

La première section n'adopte que pour autant que le gouvernement prenne l'engagement d'organiser, conformément à la loi, la garde civique dans toutes les localités où elle est susceptible de l'être.

La 2^e section rejette l'allocation en raison de l'état de désorganisation complète où la garde civique se trouve dans la plupart des villes et dans toutes les campagnes.

La 3^e section croit l'allocation pour la garde civique inutile jusqu'à ce que le gouvernement ait pris des mesures pour réorganiser cette institution.

La 4^e section n'admet le chiffre que dans le cas où l'on donnerait à la garde civique une organisation régulière.

La 5^e adopte le chiffre sans observation.

La 6^e également.

Votre section centrale n'a pu se dissimuler que les observations, faites par les quatre premières sections, étaient parfaitement justes, et que la garde civique, à l'exception de quelques villes, était tombée partout dans un tel état de désorganisation, que l'allocation des sommes demandées pour cet objet pouvait être regardée, pour ainsi dire, comme inutile. Elle a réclamé des éclaircissements sur les diverses destinations de cette somme, et sur la partie affectée aux frais d'inspection, dont elle ne pouvait surtout comprendre l'opportunité dans l'état actuel des choses. Quant aux 16,000 fr. destinés aux réparations des armes, la section centrale a également demandé des renseignements sur cet objet, en même temps qu'elle a cru de son devoir de rappeler au ministre que des armes avaient été distribuées en 1830 et 1831 à des gardes civiques dans les campagnes, et que ces gardes sont encore aujourd'hui détenteurs des armes, bien qu'ils aient depuis long-temps cessé d'être portés sur les rôles. Cette circonstance prête à des abus de tous genres. Votre section centrale estime qu'il conviendrait de faire rentrer, dans les magasins de l'État, tous les objets d'équipement mis à la disposition des légions rurales, et qui leur sont complètement inutiles.

Monsieur le ministre a répondu à ces observations, que le gouvernement avait dans le temps pris les mesures nécessaires pour organiser partout la milice citoyenne, dont l'existence est exigée par la constitution, mais que les ordres donnés n'avaient pu recevoir leur entière exécution que dans quelques villes, comme Bruxelles, Bruges, Ostende et Arlon; toutefois que l'exemple de ces villes prouve suffisamment que la loi de 1835 peut recevoir son exécution dans toutes les localités; que, s'il a usé de condescendance jusqu'ici,

c'était à raison de l'état peu favorable des finances dans beaucoup de communes, et par suite de difficultés et d'autres circonstances locales qu'il était impossible de surmonter avant la mise en vigueur des lois communales et provinciales. M. le ministre a ajouté que le gouvernement était résolu d'exiger l'organisation de la garde civique dans toutes les villes; que déjà les ordres ont été donnés, et qu'il avait la confiance de voir s'achever, dans le courant de l'année prochaine, cette organisation, sans devoir recourir à de nouvelles mesures législatives; de plus, il a déclaré qu'il entre également dans les intentions du gouvernement de s'occuper de la réorganisation des gardes civiques rurales, qui avait été ajournée jusqu'après celle des villes.

Quant aux inspections, M. le ministre a fait observer qu'elles étaient prescrites par la loi elle-même, mais qu'il a dû nécessairement attendre que la loi du 2 janvier 1835 eût reçu un commencement assez prononcé d'exécution pour ordonner des inspections; toutefois il se propose d'envoyer sous peu l'inspecteur-général dans certaines localités, et il attend de ces inspections, combinées avec d'autres mesures administratives, les plus heureux résultats pour améliorer ce qui existe, et activer la consolidation de cette branche importante de la force publique.

A ces détails, le ministre a ajouté une note sur les destinations à donner aux frais demandés pour la garde civique. Il résulte de cette note que les 9,000 fr. sont presque entièrement absorbés par l'administration du grand état-major; ils sont répartis de la manière suivante :

Traitement du chef d'état-major	fr. 3,700
» de quatre employés ou gens de service.	3,655
Fournitures de bureau, impressions, chauffage, menues dépenses.	330
Total.	fr. 7,765

Il reste donc de disponible une somme de 1,235 francs destinée à subvenir aux frais d'inspection.

Quant aux 16,000 fr. destinés aux réparations et à l'entretien des armes de la garde civique, M. le ministre croit que cette somme ne saurait subir aucune réduction.

Bien que les armes doivent être entretenues par les gardes, il résulte souvent que, par suite de réformes ou de décès, ces armes sont réintégrées aux états-majors ou dans des locaux affectés à cette destination, et leur entretien dans ce cas, nécessite des frais qui doivent être supportés par l'État. A la vérité, la somme demandée excède les besoins réels de cette partie du service, mais le ministre a fait observer que le département de la guerre, ayant pris récemment des dispositions très importantes pour l'entretien des armes, il se proposait de rendre ces dispositions communes à la garde civique, et il croit qu'il conviendrait dès lors d'attendre le résultat du nouveau mode qui va être introduit.

Quoique votre section centrale ne soit pas aussi convaincue que le ministre de la possibilité d'organiser la garde civique sous l'empire de la loi actuelle, elle a cependant alloué la somme demandée au chap. II, ne voulant pas entraver les vues du gouvernement à cet égard.

CHAPITRE III.

ARTICLE UNIQUE.

Frais d'impression des listes alphabétiques (modèles *G* et *I*) pour l'inscription des miliciens dans les neuf provinces. fr. 1,600

Cette somme a été adoptée par la section centrale.

La 5^e section a cependant fait observer que l'article unique de ce chapitre trouverait plus convenablement sa place au budget du ministère de l'intérieur.

CHAPITRE IV.*Travaux publics.*

ARTICLE PREMIER.

Routes. fr. 2,175,500

Ce chapitre a fait l'objet d'un examen tout particulier de la part de votre section centrale. Mais avant de vous rendre compte du résultat de ses investigations, elle m'a chargé de vous présenter l'analyse des observations faites par les diverses sections.

La 1^{re} section demande que l'allocation pour construction de routes nouvelles soit employée de préférence au profit de provinces et communes qui offrent un subside de deux tiers en concurrence avec le gouvernement pour un tiers.

La 2^e section réclame avant tout la production du compte de répartition du produit de l'emprunt de six millions, ainsi que de la partie de cet emprunt réellement employée jusqu'ici aux routes pavées ou empierrées dans chaque province. Elle appelle en même temps l'attention du ministre sur la dégradation des routes surtout dans le Hainaut.

La 3^e section adopte.

La 4^e fait la même demande que la 2^e.

La 5^e id.

La 6^e id. Cette section demande de plus que l'attention du ministre soit appelée sur les dérogations apportées aux cahiers des charges pour exécution, réparation et entretien; et spécialement en ce qui concerne la route nouvelle de Diest à Hasselt. Elle finit par émettre le vœu qu'une loi règle les attributions du corps des ponts et chaussées, dans ses rapports avec les autorités provinciales.

Toutes ces observations se sont renouvelées dans le sein de votre section centrale. Elles ont paru à celle-ci assez importantes pour être soumises à M. le ministre des travaux publics, avec demande d'explication. En même temps elle réclamait l'état de répartition des sommes affectées jusqu'ici à la construction des routes, et de celles qu'on y destinait dans un délai donné. Votre section centrale aurait surtout désiré connaître les motifs qui avaient

engagé le gouvernement à prélever sur l'excédant du produit des barrières la majeure partie des intérêts de l'emprunt des six millions, tandis que ce capital n'avait profité que dans une proportion fort restreinte aux routes ordinaires, et que l'excédant du produit des barrières avait reçu, par la loi même, une destination spéciale.

M. le ministre s'est empressé de répondre aux observations de la 1^{re} section : que la répartition de l'excédant du produit des barrières se fait chaque année d'après les besoins des routes nouvelles dont le gouvernement ordonne la construction dans l'intérêt général; que la modicité de cet excédant, par rapport aux routes de cette catégorie qui sont ou concédées ou en construction, ne permet pas d'y consacrer de fortes sommes et, par conséquent, de pousser les travaux avec toute l'activité désirable; que, conformément au vœu émis par la 1^{re} section, les communes et les particuliers qui construisent des routes, reçoivent du gouvernement un subside proportionné aux sacrifices qu'ils font. Ce subside jusqu'à présent n'a jamais excédé le tiers de la dépense et ne s'accorde que pour des routes concédées à terme dont la pleine propriété doit revenir à l'État.

Le gouvernement est disposé toutefois tant par l'excédant du produit des barrières que par le crédit des 6 millions, à donner aux communes et aux provinces la priorité sur les particuliers demandeurs en concession; c'est ce qu'il a même déclaré dans une circulaire adressée le 27 mai dernier aux députations permanentes des conseils provinciaux.

Aux observations de la 2^e section, M. le ministre a répondu que tout ce qui concernait la répartition de l'emprunt de 30 millions entre le chemin de fer et les routes ordinaires ferait l'objet d'un tableau à fournir par le ministre des finances.

Qu'en ce qui concernait la répartition spéciale des 6 millions destinés à la construction des routes ordinaires, elle ferait l'objet d'un travail d'ensemble comprenant toutes les provinces et que ce travail serait prochainement achevé.

Quant aux plaintes soulevées par suite de la dégradation des routes dans certaines provinces, M. le ministre a reconnu que les routes avaient été fortement dégradées l'année dernière par suite des gelées et dégels subits, et consécutifs; mais que le gouvernement n'a reculé devant aucun sacrifice pour réparer le mal aussitôt que le temps l'a permis. S'il existe encore dans le Hainaut quelques routes moins bien tenues qu'elles ne devraient l'être, le gouvernement pourvoira à leur réparation avant la mauvaise saison, mais il croit devoir faire remarquer que le roulage immense dans cette province, contribue à de fréquentes dégradations sur des routes assises d'ailleurs sur un mauvais sol.

La sixième section avait appelé l'attention du ministre sur la tolérance qu'on mettait à l'égard des adjudicataires, entre autres en ce qui concerne la route de Diest à Hasselt.

M. le ministre a répondu qu'il porterait une attention toute spéciale sur cet objet.

La même section avait émis le vœu qu'une loi réglât les rapports des divers membres des ponts et chaussées avec les autorités provinciales, mais votre section centrale croit devoir faire remarquer que l'arrêté royal d'organisation de ce corps, règle les attributions des ingénieurs dans les provinces avec les gouverneurs, soit comme représentants du gouvernement, soit comme présidents des députations permanentes.

L'article de l'arrêté royal du 29 août 1831, dont il est ici question est ainsi conçu :

Ingénieurs en chef.

« Les ingénieurs en chef sont spécialement chargés, sous les ordres supérieurs du département de l'intérieur, sous les ordres immédiats des gouverneurs et sous le contrôle de l'inspecteur et de l'inspecteur-général, d'exercer, dans leurs provinces respectives, la direction et la surveillance attribuées au corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Si les explications du ministre sont satisfaisantes sous plus d'un rapport, elles laissent cependant beaucoup à désirer. Votre section centrale regrette surtout que l'observation principale qu'elle avait soulevée n'ait pas été rencontrée. Comme vous l'aurez remarqué, Messieurs, elle avait demandé l'état de répartition par provinces de la somme payée jusqu'ici pour construction de routes sur l'emprunt des 6 millions, ainsi que des sommes que l'on se proposait d'affecter à cette destination dans un délai donné. Sa demande était motivée par la remarque qu'elle avait faite que dans le compte fourni par le gouvernement relativement au chemin de fer, et sur les six millions votés par la législature pour construction de routes pavées, cinq millions 500,000 fr. ont été absorbés par le chemin de fer, tandis que 500,000 francs seulement avaient été employés jusqu'au 30 septembre dernier aux routes ordinaires. Lorsqu'en 1834 les Chambres ont voté cet emprunt, leur intention était évidemment de l'affecter à établir des communications pavées, surtout dans ces localités où le besoin s'en faisait si impérieusement sentir. Il était, à la vérité, impossible d'ouvrir immédiatement ces communications : la construction de routes exige des études et des travaux préparatoires; elles ne s'achèvent que dans l'espace de deux ou trois ans. De sorte que l'emprunt ne pouvait pas recevoir instantanément sa destination. Le ministre a donc bien fait d'employer la somme d'une manière utile, pour ne pas la laisser improductive dans les caisses de l'État. Mais depuis trois ans tous les travaux préparatoires ont dû être achevés; depuis trois ans bien des routes auraient pu être commencées ou même terminées. Nous connaissons des provinces où l'on réclame instamment la part des subsides qui incombent au gouvernement, les fonds provinciaux étant faits depuis longtemps. Et cependant, la seule somme de 500,000 a été dépensée pour les routes, au grand détriment des provinces et des communes qui s'étaient imposé d'onéreux sacrifices, encouragées qu'elles y étaient par la circulaire ministérielle. D'un autre côté, la loi sur la taxe des barrières exige impérieusement que l'excédant du produit soit exclusivement consacré à l'ouverture de routes nouvelles. Or, Messieurs, cette disposition n'a pas reçu l'année dernière son application. Elle ne le recevrait pas davantage cette année si vous adoptiez sans

réserve l'article premier du chap. IV. Vous remarquerez qu'il a été retenu sur le produit des barrières une somme de 200,000 francs pour acquitter les intérêts de l'emprunt des 6 millions; or, comme il n'a été employé aux routes ordinaires que 300,000 fr., celles-ci ne devraient supporter que les intérêts de cette somme, soit 23,000 francs. Il résulte de cet état de choses qu'il y a eu pour les routes une perte de 175,000 pour l'exercice courant, et que la perte serait la même pour l'exercice prochain si, depuis le 30 septembre dernier, aucune somme n'avait été payée pour leur construction. Cette disposition est d'autant plus étonnante que le ministre reconnaît lui-même, dans les notes explicatives de son budget, qu'il ne sera dépensé qu'une somme de quatre millions à la fin de 1838; de sorte que les intérêts de cette somme ne seront échus qu'en 1839, et par conséquent ne devraient figurer que sur le budget de cet exercice. Ces considérations auraient certainement déterminé la section centrale à majorer le libellé ainsi conçu : « Constructions de routes nouvelles », si elle n'avait craint de rompre l'équilibre entre le budget des dépenses et celui des recettes pour cet objet. Toutefois elle ne saurait vous proposer l'adoption de l'article premier qu'avec cette réserve, que l'excédant de ce qui sera rigoureusement nécessaire pour acquitter au *pro rata* les intérêts échus en 1838 des capitaux appliqués aux routes pavées ou empierrées, sera exclusivement employé à la construction desdites routes; et qu'il sera présenté à cet effet un compte exact de répartition. De cette manière, l'excédant du produit des barrières retournera, conformément au vœu de la loi, à sa véritable destination.

ART. 2.

Canaux, rivières. fr. 297,910

Cette allocation a été admise par toutes les sections; l'une d'elles néanmoins aurait désiré qu'on examinât si l'entretien des canaux n'était pas une charge provinciale. Votre section centrale croit que les canaux dont il est ici question sont la propriété de l'État; que celui-ci en prélève les bénéfices et qu'il est juste dès lors qu'il en supporte les charges. Elle a toutefois partagé l'opinion de la 2^e section relativement aux frais pour travaux aux rives de la Meuse. La section centrale reconnaît qu'il est juste que l'État supporte cette charge, puisque la province a été, par une mesure d'intérêt général, privée des péages sur la Meuse, péages destinés à l'entretien des rives de cette rivière. Mais cette charge; nécessitée par les circonstances, est exceptionnelle et ne saurait être comprise dans les frais généraux d'administration de canaux et rivières.

En conséquence, la section centrale vous propose de faire de ce paragraphe un article séparé qui serait l'art. 3 du chap. IV et serait ainsi conçu.

ART. 3.

Travaux aux rives de la Meuse fr. 40,000

ART. 3 (4 de la S. C.).

Ports et côtes. 280,585

La 4^e section avait demandé l'état des travaux exécutés à Ostende depuis 1830 pour le compte du gouvernement.

Cet état est annexé ci-contre sous le n° 1 ; il s'élève, y compris les travaux encore à faire ou en cours d'exécution, à la somme de 991,081 fr. 32 c. dans laquelle les travaux de prolongement des jetées du port d'Ostende, sont compris pour 472,317 fr. 88 c.

La section centrale adopte le chiffre demandé.

ART. 4 (5 de la S. C.).

Phares et Fauaux, etc. fr. 9,704

Adopté sans observations.

ART. 5 (6 de la S. C.).

Polders 250,000

La 4^e section n'avait alloué le crédit que pour autant que l'on fit exécuter les obligations qui incombent aux propriétaires des polders et que l'on ne s'occupât que des dégradations provenant du fait de la guerre. La même section a demandé si le gouvernement s'occupait enfin d'une proposition à faire aux Chambres relativement au canal de Zelzaete.

Ces deux objets ont paru assez importants à votre section centrale pour être soumis au ministre des travaux publics avec demande d'explications. Elle a cru que les sommes votées jusqu'ici par les Chambres, et celles que la législature serait encore dans le cas de consacrer à cet objet lui faisaient un devoir de réclamer des éclaircissements sur les principes du gouvernement et sur la règle de conduite qu'il se proposait de suivre à l'avenir dans cette circonstance.

Le ministre a répondu que les principes du gouvernement s'accordaient parfaitement avec la manière de voir de la 4^e section.

M. le ministre a ajouté que les fonds alloués par la législature depuis 1831, ont servi exclusivement :

1° A conserver la digue de l'Escaut des deux côtés du fort Lillo, et à maintenir dans ses limites actuelles l'inondation du polder de ce nom.

2° A maintenir la digue de l'Escaut sur tous les points où elle était attaquée à l'intérieur par l'inondation du Bergerweert, à renforcer les digues qui séparaient ce polder de ceux adjacents ; à en construire de nouvelles, là où il n'en existait pas, pour empêcher l'inondation de s'étendre ; enfin, à réendiguer le polder de Bergerweert.

3° A restreindre l'inondation des polders de Ste-Anne-Ketenisse et du Doel.

4° A procurer des voies provisoires d'écoulement aux wateringues du Capitalen-Dam et de l'Écluse-Noire.

Il est en effet connu qu'à Lillo et à Burgt les digues ont été rompues par le fait de la guerre. Les Hollandais ont en outre submergé les polders de Sainte-Anne-Ketenisse et du Doel, dans le seul intérêt de la défense du fort de Liefkenshoek. Et, par les manœuvres d'eau qu'ils ont pratiquées dans la Flandre zélandaise, les wateringues du Capitalen-Dam et de l'Écluse-Noire se sont

trouvées privées de tous moyens ordinaires d'écoulement. L'intervention du gouvernement s'est donc bornée à réparer les sinistres occasionnés par le fait de la guerre.

Quant à la demande faite par la 4^e section, si le gouvernement se disposait à faire à la Chambre une proposition relative à l'établissement du canal de Zelzaete; il a été répondu que, déjà dans la dernière session, M. le ministre des travaux publics avait reconnu la nécessité de soumettre cette affaire à une nouvelle instruction. Le travail qui en est résulté est achevé dans ce moment, et sera prochainement présenté aux Chambres.

Ces explications ont pleinement satisfait votre section centrale, et elle a l'honneur de vous proposer l'adoption de la somme de 250,000 fr. demandée pour l'art. 5 (6 de la S. C.), du chap. IV.

ART. 6 (7 de la S. C.).

Bâtiments civils. fr. 28,000
Adopté sans observations.

ART. 7 (8 de la S. C.).

Personnel. 415,150

Le gouvernement réclame pour cet article une majoration de 75,290 fr., elle est motivée :

1^o Sur l'insuffisance du personnel du service ordinaire dans plusieurs provinces ;

2^o Sur la nécessité de créer des services spéciaux pour la construction des chemins de fer, en continuant à porter sur le budget ordinaire les traitements des ingénieurs et sous-ingénieurs chargés de ces travaux ;

3^o Sur l'insuffisance des traitements des grades inférieurs, notamment des conducteurs qui ne jouissent d'aucune indemnité de déplacement.

Il est incontestable qu'en présence des nombreux travaux actuellement en construction dans le royaume, le personnel du corps des ponts-et-chaussées est insuffisant; mais cet état de choses ne durera pas toujours, et toutes les sections ont reconnu l'inconvénient qu'il y aurait à créer des places permanentes pour des travaux temporaires; elles auraient désiré que le gouvernement n'augmentât le nombre des ingénieurs que dans le cas d'une absolue nécessité. L'achèvement du chemin de fer fera également rentrer dans les cadres un grand nombre d'ingénieurs, de sorte que le gouvernement pourrait se trouver un jour embarrassé d'un personnel exubérant. Cette augmentation de personnel présente un autre désavantage, c'est que l'avancement sera pour long-temps impossible dans le génie civil, de sorte que les jeunes gens qui font dans ce moment des études remarquables à l'école des ponts et chaussées à Gand, se verraient arrêtés dans leur carrière, et se trouveraient peut-être dans le cas de ne pouvoir utiliser leurs études. Le gouvernement ne pourrait-il pas arriver au but qu'il se propose en adjoignant aux travaux d'exécution des jeunes gens qui sortent de l'école que nous venons de citer? Si nos

informations sont exactes, celle-ci serait en état de fournir, au mois d'avril prochain, huit à dix élèves d'une capacité reconnue. Ces jeunes gens, après un temps convenable, seraient définitivement placés dans les cadres avec le grade auquel leur talent et les services qu'ils auraient rendus leur donneraient droit. Le gouvernement recruterait ainsi le corps du génie civil parmi des capacités éprouvées, et il réaliserait une économie considérable.

Mais si votre section centrale a été d'avis qu'il ne convenait d'augmenter le nombre des ingénieurs qu'avec une extrême réserve, elle s'est trouvée mieux d'accord avec le ministre sur la nécessité d'améliorer le sort des conducteurs chargés principalement de l'exécution des travaux. Les traitements de ces agents ont paru incontestablement trop faibles, et vos sections n'ont pas hésité à accorder la somme nécessaire pour l'augmenter dans une équitable proportion.

L'on sait en effet de quelle importance est la surveillance des conducteurs quant à l'exécution des travaux adjugés et à l'emploi des matériaux; combien il est urgent qu'ils s'assurent par eux-mêmes si toutes les clauses du cahier des charges sont rigoureusement exécutées. Mais souvent les travaux se font en même temps à des distances considérables. Comment pourrait-on exiger que les conducteurs se rendissent sur les lieux aussi souvent que leur présence y serait utile, alors que l'on ne leur accorde aucune indemnité pour frais de déplacement? Ne serait-ce pas leur faire dépenser en courses le minime traitement qu'on leur alloue? Ces considérations ont déterminé votre section centrale à accorder la majoration réclamée pour cet objet; mais comme elle n'a pas été aussi convaincue de l'opportunité de la nomination immédiate de deux inspecteurs pour le service du génie civil, elle a cru que la majoration pourrait de ce chef subir une réduction, et elle vous propose de porter le chiffre demandé à l'art. 7 (8 de la S. C.) à 400,000 fr.

L'une des sections avait réclamé la production de l'état du personnel du corps des ponts et chaussées: cet état, fourni par le ministre, est annexé au rapport sous le n° 2.

CHAPITRE V.

ARTICLE UNIQUE.

Chemin de fer. fr. 3,420,000

L'extrême facilité des communications, au moyen du chemin de fer, a soulevé dans toutes les localités le désir de ne pas être exclu des bienfaits de cette riche dotation. Parmi les pétitions qui vous ont été adressées à l'effet d'obtenir un embranchement au réseau principal, vous avez décidé que celle des populeuses cités du district de St-Nicolas serait renvoyée à l'examen de la section centrale chargée de vous présenter le rapport sur le budget des travaux publics. La section centrale a examiné cette pétition et elle a reconnu que les motifs allégués étaient de nature à mériter l'attention du gouvernement et des Chambres. Le riche district de St-Nicolas, qui comprend une population de 150 mille habitants, se distingue par l'importance de son agriculture, de son commerce et de ses fabriques. Tous ces avantages seraient

mis en question par suite de l'isolement où il se trouverait réduit, si aucun embranchement ne venait se rattacher au tronc principal. Toutefois votre section centrale n'a pas cru pouvoir vous proposer des constructions nouvelles, avant l'entier achèvement des lignes actuellement décrétées, mais elle n'a pas hésité à reconnaître que, si le gouvernement se charge de l'établissement des lignes latérales, l'embranchement réclamé par les pétitionnaires est, à tous égards, l'un de ceux qui auraient droit à la priorité.

Après avoir rempli cette première partie des obligations que vous lui aviez imposées, votre section centrale a cru qu'une autre tâche lui incombait également. Près de vingt-cinq millions ont été dépensés jusqu'ici pour les constructions du chemin de fer. Elle a pensé que le moment était venu de porter un instant ses regards en arrière pour examiner les résultats financiers obtenus jusqu'à ce jour.

Des motifs puissants avaient déterminé la législature à charger directement le pouvoir exécutif de la construction des chemins de fer. Cette mesure était hardie, elle était sans précédents. Le pouvoir était ainsi placé dans des conditions nouvelles. Il n'était pas, il ne pouvait pas être astreint aux règles qui doivent guider les particuliers ou les sociétés concessionnaires. Pour lui, ces constructions ne pouvaient pas être un objet de spéculation ou de fiscalité. Tout ce qu'il pouvait exiger, le seul but qu'il avait à atteindre, était de faire supporter par le chemin de fer les frais d'établissement et d'entretien. C'est donc à examiner jusqu'à quel point ce résultat a été obtenu que doivent tendre les efforts de votre section centrale.

M. le ministre des travaux publics vous a présenté pour l'exercice courant ainsi que pour l'exercice prochain, des rapports détaillés sur tout ce qui concerne les frais d'exploitation du chemin de fer, ainsi que sur les recettes effectuées ou présumées. Ces pièces, qui attestent qu'une grande régularité a déjà été introduite dans cette importante branche d'administration, ont puissamment contribué à mettre votre section centrale à même d'atteindre le but qu'elle s'était proposé. Quoique les calculs du ministre n'aient pu être basés, dans le commencement surtout, que sur des éventualités, l'expérience qui a été faite jusqu'ici nous a cependant permis de procéder du connu à l'inconnu, et de vous présenter ainsi des résultats positifs pour 1837, et des résultats infiniment probables pour 1838.

Vous aurez remarqué, Messieurs, que dans les rapports sur les chemins de fer le ministre avait divisé le service en deux parties distinctes : le service *actuel* et le service *éventuel*.

Il a de plus admis trois catégories de dépenses.

Première catégorie : Entretien et police de la route proprement dite.

2^e catégorie : Dépenses de transport.

3^e catégorie : Frais de perception.

Chacune de ces catégories se subdivise en trois éventualités.

La première : Nombre de voyageurs excédant 500,000.

La 2^e : Transport de marchandises.

La 3^e : Ouverture de sections nouvelles.

Cela posé, votre section centrale, en tenant compte des dépenses effectuées pour le service actuel, et en négligeant les éventualités qui ne se sont pas réalisées, ou qui ne s'appliquaient pas aux sections sur lesquelles elle bornait ses opérations, a pu parvenir à quelque chose de positif, et à vous présenter pour ainsi dire le bilan du chemin de fer.

COMPTE DE 1837.

EXPLOITATION DE TROIS SECTIONS.

Il avait été demandé au budget pour l'année 1837 :

1^o Service actuel.

Pour la 1 ^{re} catégorie de dépenses.	fr. 200,000
Pour la 2 ^e catégorie	425,000
Pour la 3 ^e catégorie	120,000
	<u>745,000</u>

2^o Service éventuel.

1 ^{re} éventualité	220,000
2 ^e éventualité	360,000
3 ^e éventualité	205,000
	<u>785,000</u>

La première de ces éventualités ne s'est pas réalisée ; le nombre des voyageurs étant constamment resté au-dessous du taux nécessaire pour atteindre le chiffre de 500,000 par section.

La seconde ne s'est pas réalisée davantage, parce que le service du transport des marchandises n'a pas été organisé jusqu'à ce jour. Les sommes affectées à ces deux éventualités doivent donc se trouver intactes dans les caisses de l'État.

La troisième éventualité ne s'appliquant pas aux sections dont il est ici question, a dû être négligée dans le compte que nous avons l'honneur de vous présenter.

Ainsi donc la somme affectée au service actuel ayant été seule absorbée, doit seule être portée en dépense, ci fr. 745,000

Les trois sections ont coûté :

Celle de Bruxelles à Malines	fr. 1,308,833
Celle de Malines à Anvers	2,616,900
Celle de Malines à Termonde	1,890,193
Total	<u>5,815,926</u>

Négociation de l'emprunt 8 p. % (1).	465,274
	<u>6,281,200</u>

Interêts et amortissement de cette somme à raison de 5 p. % l'an.	314,000
Total des dépenses	<u>1,059,060</u>

(1) Rapport du ministre du 26 octobre 1837, page 13.

Les recettes se sont élevées du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} septembre	
8 mois à	fr. 742,888 (1)
4 mois pour compléter l'année	371,444
Total des recettes	<u>1,114,332</u>

Ainsi donc les recettes ont excédé de fr. 55,272 les dépenses de l'année 1837.

COMPTE POUR L'ANNÉE 1838.

EXPLOITATION DE HUIT SECTIONS.

1^o Service actuel.

Première catégorie.	fr. 525,000
2 ^e id.	1,120,000
3 ^e id.	<u>235,000</u>
	1,880,000

2^o Service éventuel.

Première éventualité. Nombre de voyageurs excédant 500,000 par section. *Mémoire.*

2^e éventualité. Transport des marchandises : ce service est organisé pour 1838.

1 ^{re} catégorie.	fr. 295,000
2 ^e id.	380,000
3 ^e id.	<u>100,000</u>
	775,000

Frais d'établissement.

1 ^o Malines à Bruxelles	fr. 1,308,833
2 ^o Malines à Anvers	2,616,900
3 ^o Malines à Termonde	1,890,193
4 ^o Malines à Louvain.	2,618,519
5 ^o Louvain à Tirlemont.	3,244,009
6 ^o Termonde à Gand	2,460,202
7 ^o Tirlemont à Waremme	2,553,689
8 ^o Waremme à Ans	<u>1,464,889</u>
	18,157,234
Matériel des transports	<u>3,521,084</u>
	21,678,318
Frais de l'emprunt 8 p. % (2).	<u>1,734,265</u>
	23,412,583
Intérêt et amortissement 5 p. %	1,170,629
Total des dépenses	<u>3,825,629</u>

(1) Rapport du ministre du 26 octobre 1837, page 7.

(2) Idem, page 13.

Recettes.

Trois sections ont produit pendant l'année 1837 la somme de 1,114,332 fr.

Huit sections doivent produire dans une proportion égale (1) fr. 2,971,552

A cette somme il faut ajouter le produit du transport des marchandises évalué d'après le ministre à	850,000
Total.	3,821,552

Il y aurait donc en 1838 pour le trésor public une perte de fr. 4,077.

Ces calculs néanmoins, jusqu'à un certain point, sont hypothétiques; plusieurs circonstances peuvent influer sur le taux général des recettes, et il est probable que l'ouverture des sections nouvelles réagira favorablement sur les produits de celles qui existent déjà. En revanche, il faudra tenir compte des frais d'établissement d'une seconde voie, des dépenses nécessaires pour rendre aux stations définitives les constructions qui ne sont que provisoires, ainsi que du dépérissement des machines et du matériel de transport.

Quoi qu'il en soit, ce résultat pourra paraître peu séduisant à des compagnies spéculatrices, mais pour le gouvernement qui a d'autres prévisions à faire entrer dans ses calculs, il est satisfaisant à tous égards. Les rapprochements que les chemins de fer procurent, les avantages de tous genres qu'ils développent ne sauraient être perdus de vue. Sous ce rapport l'on n'a qu'à se féliciter du succès obtenu jusqu'ici par cette conception hardie, qui a placé la jeune Belgique si haut dans l'estime des nations, et qui suffirait à elle seule pour illustrer un beau règne.

Cette manière de bilan du chemin de fer que nous avons eu l'honneur de vous présenter, a fait naître, dans le sein de la section centrale, des réflexions qui se seront également déjà présentées à vos esprits. Vous aurez remarqué que sur le tronc principal de cette belle voie de communication, les dépenses et les recettes se balancent. N'est-il pas présumable que sur les embranchements, nécessairement moins fréquentés, il y aurait perte pour l'État. Votre section centrale s'est demandé si, pour prévenir cet état de choses, il ne conviendrait pas d'abandonner, moyennant certaines conditions, ces embranchements à des sociétés concessionnaires? Si cette question venait à être résolue affirmativement, peut-être conviendrait-il d'appeler dès aujourd'hui sur cet objet, l'attention de l'industrie privée, et de mettre ces embranchements en adjudication aussitôt que possible. Ceux-ci procureraient d'immenses avantages aux localités qu'ils rattacheraient au réseau principal, et réagiraient encore favorablement sur le produit des sections exploitées par le gouvernement.

Il est une autre considération qui ne vous aura pas échappé davantage, c'est que les dépenses nécessaires pour le transport des marchandises s'élèvent à 775,000 fr., tandis que les recettes présumées ne montent qu'à 850,000 fr. Ces évaluations ne sont établies que pour huit mois; mais, étendues à l'année,

(1) 3 : 1,114,332 :: 8 : x soit 2,971,552.

les proportions sont relativement les mêmes. Ce service présente donc un bénéfice bien léger, et encore n'est-il organisé que pour transporter les marchandises d'une station à l'autre ; pour le compléter, il faudra nécessairement y ajouter un service à domicile, et par conséquent se pourvoir d'un matériel et d'un personnel excessivement coûteux, et, si ce transport s'étend aux matières pondéreuses, établir des magasins et organiser un système de roulage dans toutes les localités. Tout cela nécessitera des frais qui absorberont bien au-delà du minime avantage que présente, pour l'État, le transport des marchandises. Il conviendrait donc d'examiner s'il ne serait pas plus avantageux d'abandonner également ce transport à l'industrie particulière, en adoptant un tarif déterminé, et en mettant un certain nombre de wagons à sa disposition.

Votre section centrale n'a pas cru qu'il entrât dans la tâche que vous lui aviez confiée de résoudre ces questions difficiles, mais elle pense qu'elles méritent le plus sérieux examen de la part du ministre des travaux publics.

En résumé, votre section centrale alloue :

- 1° Tout le service actuel ;
- 2° La 2^e éventualité : transport des marchandises ;
- 3° La 3^e éventualité : ouverture de sections nouvelles.

Elle se borne à retrancher la première éventualité, c'est-à-dire, les frais nécessaires pour transporter un nombre de voyageurs excédant 500,000 par section, persuadée qu'elle est que ce nombre, loin d'être dépassé, ne sera pas même atteint, comme le prouve l'expérience faite jusqu'ici.

Elle vous propose donc de retrancher de l'allocation réclamée au chap. V, la somme de 330,000 fr., somme demandée pour la première éventualité.

M. le ministre a déclaré « qu'il ne pouvait consentir à la suppression de la » dépense proposée pour la première éventualité, à moins que l'on ne fit » subir au montant des prévisions des recettes une réduction proportionnée. » Selon lui, il est nécessaire de maintenir la corrélation qui existe entre le » total des recettes et celui des dépenses ; ce que la Chambre peut faire sans » danger, en prenant acte des engagements pris par l'administration dans ses » conclusions du compte rendu le 26 octobre. »

Votre section centrale ne s'oppose nullement à la réduction proportionnelle des recettes présumées pour le chemin de fer, à porter au budget des voies et moyens ; elle est convaincue que ces recettes n'atteindront pas le chiffre posé par le ministre. Mais elle ne saurait allouer une somme dont la seule destination sera évidemment de rester improductive dans les caisses de l'État.

D'après cela elle vous propose de porter le chiffre demandé au chap. V, à
fr. 3,090,000

CHAPITRE VI.*Service des mines.*

ARTICLE PREMIER.

Cet article a été adopté sans observation par toutes les sections et par la section centrale.

Matériel.

Art. 2, 3, 4 adoptés.

Ingénieurs et conducteurs.

ART. 5.

Le gouvernement réclame une majoration de 15,260 fr. Cette majoration paraît justifiée par l'extension considérable que nos exploitations ont acquise depuis quelque temps, et par l'insuffisance des ingénieurs des mines. Très souvent l'on s'est plaint de l'exiguité du montant de la redevance proportionnelle due par les concessionnaires : cet abus viendra à cesser lorsqu'on aura convenablement renforcé le personnel des ingénieurs et augmenté ainsi la surveillance. De sorte que la mesure que le gouvernement vous propose exercera une influence favorable sur cette partie de nos recettes.

L'une des sections avait émis le vœu que l'on examinât s'il ne conviendrait pas d'appliquer à la houille le système de tarification adopté pour l'entrée et la sortie des céréales; mais votre section centrale n'a pas cru qu'un pareil examen faisait partie de la tâche que vous lui aviez imposée. Elle se borne donc à vous proposer l'adoption du chiffre réclamé par le gouvernement pour le chap. VI.

CHAPITRE VII.

SERVICE DES POSTES ET MESSAGERIES.

. ARTICLE PREMIER.

Traitements des employés. fr. 320,000

Cet article présente une majoration de 19,300 fr. Cette majoration a paru suffisamment justifiée par la nécessité de multiplier les distributions dans les villes traversées par le chemin de fer, et par le besoin d'étendre les relations aux localités secondaires. Il a fallu créer une foule d'agents nouveaux, afin que toutes ces villes puissent recevoir, plusieurs fois par jour, les lettres et journaux des diverses parties du royaume. L'administration des postes a ainsi réalisé, au profit du public, l'extrême facilité de cette nouvelle voie de communication. Cet avantage n'a pas échappé aux sections, et toutes ont adopté la majoration portée à l'article premier. La quatrième a néanmoins réclamé l'état des employés des postes. Il a été fait droit à cette demande, et cet état sera joint au rapport sous le n° 3.

ART. 2.

Matériel. fr. 77,000

Cet article présente également une majoration de 14,000 fr. M. le ministre justifie cette augmentation par la nécessité d'élever dans une juste proportion l'indemnité de logement accordée aux directeurs de postes, à l'effet de mettre ceux-ci à même de placer leurs bureaux plus au centre de la ville, et par conséquent dans les endroits où le prix des loyers est le plus élevé.

Toutes les sections ont admis cette augmentation; la 2^e néanmoins a demandé la mise à exécution des mesures annoncées par M. le ministre, principalement quant aux villes de Gand et d'Ypres; elle a subordonné son vote à cette condition.

De nombreuses réclamations avaient en effet surgi depuis long-temps sur le placement excentrique du bureau de la poste aux lettres à Gand, et tout le commerce de cette grande et populeuse cité avait adressé, sur cet objet, de vives réclamations à M. le ministre des travaux publics. Votre section centrale avait également demandé des explications sur ce point, et il lui a été répondu que l'augmentation réclamée est effectivement destinée à majorer dans une proportion équitable les frais de loyer tant du directeur de Gand que des autres villes du royaume, afin de permettre à ces agents de se loger dans une position moins excentrique que celle où sont maintenant établis leurs bureaux. Du reste, M. le ministre a formellement donné l'assurance que le bureau principal de la poste à Gand serait transféré, dans un bref délai, plus au centre de la ville.

Quant à la ville d'Ypres, si le bureau des postes n'y est pas placé tout à fait au centre, c'est qu'il a été impossible au directeur de trouver un local convenable.

Votre section centrale a été pleinement satisfaite de ces explications. Elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du chiffre de 77,000 fr.

ART. 3.

Transport des dépêches. fr. 341.546

Même chiffre que l'année précédente. Il a été adopté par toutes les sections et par la section centrale. Celle-ci a néanmoins cru devoir demander au ministre si les communications au moyen du chemin de fer ne permettaient pas d'introduire des économies dans le transport des dépêches. Il lui a été répondu qu'il n'y aura probablement aucune économie par ce mode de transport, mais seulement déplacement des dépenses. Le transport des dépêches se fait en Belgique, sur presque toutes les routes pendant la nuit, et sur bien des points il y aurait des inconvénients graves à supprimer les courriers actuellement existants, aussi long-temps qu'il n'y aura pas des convois de nuit sur le chemin de fer. C'est ainsi que, nonobstant les cinq convois qui ont lieu journellement entre Bruxelles et Anvers et vice versa par les locomotives, l'administration des postes a dû conserver un service de nuit par la route ordinaire, et le nombre des lettres qu'il transporte est presque aussi considérable que celui des cinq expéditions de jour réunies.

ART. 4.

Service rural fr. 230,000

Cette allocation est la même que celle qui avait été votée pour l'exercice précédent.

L'une des sections a fait observer que le service rural réclame de notables améliorations.

Ce service laisse effectivement beaucoup à désirer, mais la plupart des réclamations qu'il a soulevées proviennent de ce qu'il n'est exécuté que de jour à autre dans un grand nombre de communes. L'organisation des postes rurales ne sera réellement complète qu'alors que la distribution des lettres sera rendue journalière dans toutes les communes du royaume; peut-être, pour arriver à cette amélioration, faudra-t-il augmenter le crédit alloué pour cet objet. Du reste, si le service des postes rurales présente quelques defectuosités dans certaines localités, il est juste de reconnaître aussi qu'il se fait dans d'autres avec une extrême régularité; on peut donc espérer du zèle de l'administration qu'elle s'évertuera à mettre partout cette importante branche du service public en rapport avec les besoins des localités.

La 6^e section avait demandé qu'il fût pris des mesures pour que la taxe des lettres soit calculée à vol d'oiseau.

M. le ministre a répondu que l'art. 1^{er} de la loi du 29 décembre 1835, règle la taxe des lettres d'après la distance en ligne droite existante entre les bureaux de poste d'où dépendent le lieu où la lettre a été confiée à l'administration et celui où elle doit parvenir.

Que l'art. 13 de la même loi porte en outre que toute lettre provenant, ou à destination d'un lieu où il n'existe pas de bureau de poste, paiera en sus de la taxe progressive, déterminée d'après l'art. 1^{er} précité, un droit fixe d'un décime, à moins que le lieu d'origine et celui de destination soient desservis par le même bureau.

M. le ministre a ajouté que rien n'était venu démontrer la nécessité de modifier cette législation et qu'il y aurait au contraire de graves inconvénients à calculer la taxe des lettres d'après la distance *de commune à commune*.

L'on sait en effet avec quelle célérité doit être faite l'opération de la taxe des lettres. Comment serait-il possible de faire retenir aux employés des postes sept à huit millions de taxes?

CHAPITRE VIII.

ARTICLE UNIQUE.

Dépenses imprévues. fr. 30,000

Cette allocation est la même que celle votée l'année dernière; nous avons déjà eu l'honneur de vous faire observer qu'une somme de 6,000 fr. avait été distraite du chapitre des dépenses imprévues pour être reportée à l'art. 5 du chap. 1^{er}, sous le libellé : frais de route et de séjour du ministre, etc.

Il serait donc rationnel de réduire en proportion l'art. unique du chap. VIII. Votre section centrale a toutefois considéré que la somme affectée aux dépenses imprévues est fort minime, surtout pour un budget nouveau, et eu égard à l'extrême complication qu'il présente. Elle a cru qu'au milieu des immenses travaux en voie d'exécution, des difficultés nouvelles pouvaient se présenter, des procès peut-être, et que dès-lors cette allocation serait facilement absorbée ; elle a donc adopté le chiffre entier porté au chap. VIII.

EN RÉSUMÉ :

Les modifications que la section centrale vous propose, sont :

1^o CHAPITRE IV.

TRAVAUX PUBLICS.

Routes.

A distraire de l'art. 2 le paragraphe relatif aux travaux à faire aux rives de la Meuse, et d'en faire un article nouveau qui serait l'art. 3 du chap. IV.

2^o MÊME CHAPITRE.

Personnel.

A réduire à 400,000 fr. le crédit réclamé pour l'art. 7 du chap. IV.

3^o CHAPITRE V.

Chemin de fer.

A réduire le crédit demandé, s'élevant à 3,420,000 fr., à fr. 3,090,000

Le rapporteur,

A. VAN HOOBROUCK DE FIENNES.

Le président,

RAIKEM.

ANNEXE N° I.
PORT D'OSTENDE.
PHARES ET FANAUX.

	TRAVAUX			NOUVEAUX OUVRAGES.	TRAITEMENTS		TOTAL PAR EXERCICE.
	ORDINAIRES.	EXTRAORDI- NAIRES.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		A CHARGE DE L'ÉTAT.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.	
EXERCICES 1831 ET ANTERIEURS.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Travaux d'entretien exécutés, en 1826, aux écluses du bassin de commerce, solde restant à payer lors de la révolution.....			3,612 02				
Mêmes ouvrages exécutés en 1828, solde.....			846 56				
Personnel, traitements pendant 1827 et 1828.....					2,653 43		
Réparations et entretien de l'avant-port, 1830.....	47,619 05						
Réparations au musoir, 1830.....		1,481 48					
Personnel, traitements pendant 1830....					5,235 36		
Relèvement d'un navire, 1830.....		1,904 76					
1831. Réparations et entretien de l'avant- port.....	47,619 05						
Id. Entretien des écluses du bassin de commerce.....			634 92				
Id. Personnel.....					5,883 12		
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Solde des réparations, renouvellement et entretien du port et des écluses, exécu- tés en 1829.....			634 92				
Mêmes ouvrages exécutés en 1830.....			3,174 60				
Mêmes ouvrages exécutés en 1831.....			3,174 60				
Total de 1831 et exercices antérieurs.. fr.	95,238 10	3,386 24	12,077 62	.	13,771 91	.	124,473 87

A reporter..... fr. 124,473 87

	TRAVAUX			NOUVEAUX OUVRAGES.	TRAITEMENTS		TOTAL PAR EXERCICE.
	ORDINAIRES.	EXTRAORDI- NAIRES.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		A CHARGE DE L'ÉTAT.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.	
							Report..... fr. 124,473 87
EXERCICE 1832.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Réparation et mise à place de la porte importée de la vieille écluse de chasse.....		1,216 93					
Fourniture et placement d'un jeu de poutrelles à un des passages de la même écluse.....		1,624 34					
Fourniture et mise à place du volet d'une des portes de chasse de la grande écluse, dite militaire.....		370 37					
Réparation et remise à place du poteau valet des petites portes de la vieille écluse de chasse.....		353 44					
Réparations urgentes exécutées à l'esta- cade de la jetée d'est.....		4,049 57					
Travaux de creusement exécutés au bassin de retenue de l'écluse de chasse.....		84,656 08					
Ouvrages en fascines et autres exécutés pour l'enrochement de diverses parties des faux radiers des écluses de chasse et du pied de l'estacade du nouveau quai du port....		13,756 61					
Réparations et entretien ordinaires.....	47,619 04						
Entretien des écluses du bassin de com- merce.....			571 43				
Personnel.....					7,132 91		
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Réparations et entretien du port et des écluses.....			3,174 61				
Personnel.....					582 27		
Total..... fr.	47,619 04	106,027 34	3,746 04	"	7,715 18	"	165,107 60
				A reporter..... fr.			289,581 47

	TRAVAUX			NOUVEAUX OUVRAGES.	TRAITEMENTS		TOTAL PAR EXERCICE.
	ORDINAIRES.	EXTRAORDI- NAIRES,	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		A CHARGE DE L'ÉTAT.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.	
							Report..... fr. 289,581 47
EXERCICE 1833.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Travaux d'urgence exécutés à l'estacade de la jetée d'est.....		518 62					
Construction de la première partie de la jetée d'ouest.....				94,370 30			
Réparations et entretien ordinaire.....	26,900 00						
Personnel.....					6,196 24	1,333 24	
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Réparations et entretien des port et écluses.....			3,150 00				
Manœuvres extraordinaires aux écluses..		2,494 80					
Personnel.....						767 44	
Total.....	26,900 00	3,013 42	3,150 00	94,370 30	6,196 24	2,100 68	135,730 64
							425,312 11
EXERCICE 1834.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Entretien des écluses du bassin de com- merce.....			687 50				
Travaux extraordinaires.....		5,420 40					
Travaux au rivage du chenal et au cou- rant des chasses.....		7,300 00					
Réparations et entretien ordinaire.....	26,900 00						
Construction de la 2 ^e partie de la jetée d'ouest.....				101,116 19			
Personnel.....					6,246 00	1,323 00	
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Réparations et entretien du port et des écluses.....			3,150 00				
Personnel.....						765 00	
Total.....	26,900 00	12,720 40	3,837 50	101,116 19	6,246 00	2,088 00	152,908 09
							A reporter..... fr. 578,220 20

	TRAVAUX			NOUVEAUX OUVRAGES.	TRAITEMENTS		TOTAL PAR EXERCICE.
	ORDINAIRES.	EXTRAORDI- NAIRES.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		A CHARGE DE L'ÉTAT.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.	
							Report..... fr. 578,220 20
EXERCICE 1835.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Réparation de l'écluse militaire.....		2,175 00					
Réparations et entretien ordinaire.....	26,900 00						
Entretien des écluses du bassin de commerce.....			687 50				
Construction de la 3 ^e partie de la jetée d'ouest.....				76,655 55			
Personnel.....					6,246 00	1,323 00	
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Réparations et entretien du port et des écluses.....			3,150 00				
Personnel.....						765 00	
Total.....	26,900 00	2,175 00	3,837 50	76,655 55	6,246 00	2,088 00	117,902 05
							696,122 25
EXERCICE 1836.							
<i>Port d'Ostende.</i>							
Réparations à la jetée d'ouest.....	398 79						
Reconstruction de l'estacade.....		4,389 30					
Travaux extraordinaires.....		183 85					
Entretien des écluses du bassin de commerce.....			1,695 00				
Réparations et entretien ordinaire.....	26,900 00						
Construction de la 4 ^e partie de la jetée d'ouest.....				101,475 84			
Personnel.....					6,246 00	1,309 88	
<i>Écluses de Slykens.</i>							
Réparations et entretien du port et des écluses.....			3,150 00				
Personnel.....						765 00	
Total.....	27,298 79	4,573 15	4,845 00	101,475 84	6,246 00	2,074 88	146,513 66
							A reporter..... fr. 842,635 91

	TRAVAUX			NOUVEAUX OUVRAGES.	TRAITEMENTS		TOTAL PAR EXERCICE.	
	ORDINAIRES.	EXTRAORDI- NAIRES.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		A CHARGE DE L'ÉTAT.	POUR MOITIÉ A CHARGE DE L'ÉTAT.		
	Report..... fr.						842,635 91	
EXERCICE 1837.								
<i>Port d'Ostende.</i>								
Ouvrages d'urgence à la partie est du chenal.....		1,051 24						
Travaux pour parer à l'usure extraordinaire occasionnée par les tempêtes aux ouvrages du port.....		3,039 41						
Réparations et entretien ordinaire.....	26,900 00							
Entretien, jusqu'au 1 ^{er} août 1838, des écluses du bassin de commerce.....			844 50					
Prolongement des jetées d'est et d'ouest, et entretien, pendant un an, de toutes les fondations et estacades construites sur les deux rives du port depuis 1835.....				98,700 00				
Personnel.....					6,246 00	1,323 00		
<i>Écluses de Slykens.</i>								
Renouvellement de deux portes d'ébbo de la tête d'aval de la grande et de la petite écluse.....			6,126 26					
Travaux extraordinaires.....		300 00						
Réparations et entretien du port et des écluses.....			3,150 00					
Personnel.....						765 00		
Total.....	26,900 00	4,390 65	10,120 76	98,700 00	6,246 00	2,088 00	148,445 41	
	Total..... fr.						991,081 32	
RÉCAPITULATION.								
Exercices.....	1831 et antérieurs.	95,238 10	3,386 24	12,077 62	»	13,771 91	»	124,473 87
	1832.....	47,619 04	106,027 34	3,746 04	»	7,715 18	»	165,107 60
	1833.....	26,900 00	3,013 42	3,150 00	94,370 30	6,196 24	2,100 68	135,730 64
	1834.....	26,900 00	12,720 40	3,837 50	101,116 19	6,246 00	2,088 00	152,908 09
	1835.....	26,900 00	2,175 00	3,837 50	76,655 55	6,246 00	2,088 00	117,902 05
	1836.....	27,298 79	4,573 15	4,845 00	101,475 84	6,246 00	2,074 88	146,513 66
	1837.....	26,900 00	4,390 65	10,120 76	98,700 00	6,246 00	2,088 00	148,445 41
Total..... fr.		277,753 93	136,286 20	41,614 42	472,317 88	52,667 33	10,439 56	991,081 32

PHARES ET FANAUUX.

	ÉCLAIRAGE ET ENTRETIEN.	MODIFICATION DU SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE.	PERSONNEL. — TRAITEMENTS.	TOTAL.
EXERCICE 1834.				
Eclairage et entretien.....	3,995 33			
Travaux de modification du système d'éclairage.....		14,000 00		
Personnel.....			2,625 00	20,620 33
EXERCICE 1835.				
Éclairage.....	3,815 85			
Personnel.....			2,625 00	6,440 85
EXERCICE 1836.				
Entretien..... fr. 3,078 50	6,558 38			
Éclairage..... 3,480 88				
Personnel.....			2,625 00	9,183 38
EXERCICE 1837.				
Éclairage.....	3,100 00			
Personnel.....			2,820 00	5,920 00
		Total.....	fr.	42,164 56

ANNEXE N° 2. — PERSONNEL ACTUEL DES PONTS ET CHAUSSÉES. (Novembre 1837.)

I. — SERVICE GÉNÉRAL.

INSPECTEUR GÉNÉRAL	INSPECTEUR	INGÉNIEURS EN CHEF		INGÉNIEURS			SOUS-INGÉNIEURS	CONDUCTEURS			OBSERVATIONS.
		1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe		1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
1.	1.	1	»	1	1	1		2		1.	<p>Le service général est pavé sur l'art — du chapitre IV (Personnel des ponts et chaussées) à l'exception des neuf ingénieurs attachés au ministère et dont les traitements sont compris dans l'art 2 du chap I (Personnel de l'administration centrale.)</p> <p>« L'inspecteur général a la haute surveillance des travaux de toute espèce et exécution en entretien ou à l'étude</p> <p>« Il préside le conseil ou les commissions d'ingénieurs appelées à donner leur avis sur les projets présentés, soit au nom de l'état soit par des provinces soit par des particuliers en concession</p> <p>« Outre les tournées partielles qui lui sont prescrites par le ministre il est astreint à faire chaque année une tournée générale dans toutes les provinces</p> <p>« D'après l'arrêté organique il y a qu'un seul inspecteur qui semble n'avoir été considéré que comme le suppléant de l'inspecteur général</p> <p>« Les fonctions d'inspecteur pourraient être très utiles, on les exercerait d'une manière fixe et d'après la hiérarchie du grade que ce fonctionnaire occupe dans le corps mais il faudrait augmenter le nombre des inspecteurs, en les portant à trois au moins</p> <p style="text-align: right;">Les attributions d'inspecteur pouvant s'étendre à la sur-</p>
				1	1	1		1			<p>« L'activité imprimée au pays avant fait naître de toutes parts des projets sur lesquels le gouvernement a été appelé à se prononcer, on est obligé de déplacer, pendant une partie de l'année, des ingénieurs en chef et de provinces pour former les commissions chargées d'examiner des projets. Ces déplacements ont eu lieu au préjudice de la régularité du service ordinaire. Les gouvernements ont reconnu que l'absence des chefs de service de leurs provinces a exercé une fâcheuse influence sur l'exécution des routes</p> <p style="text-align: right;">(Extrait du rapport présenté au roi le 26 mai 1837 et accompagné de l'arrêté du même jour. Ministre des Ponts et Chaussées)</p> <p>« D'après l'arrêté organique du 29 août 1831, deux ingénieurs ou sous-ingénieurs et quatre conducteurs doivent être adjoints à l'inspecteur-général, un ingénieur ou sous-ingénieur et deux conducteurs à l'inspecteur</p> <p>« Malgré la multiplicité des projets à l'étude il n'est en ce moment adjoint à l'inspecteur général que deux ingénieurs et trois conducteurs</p> <p>« Il n'y a personne n'adjoint à l'inspecteur, comme l'inspecteur, bien que outre les routes, beaucoup soit soumise à d'autres affaires</p>

veillance immédiate des travaux de plusieurs provinces, il se trouverait constamment en chef l'inspecteur général et les ingénieurs en chef des provinces, un fonctionnaire chargé de rendre compte de l'exécution des travaux, et de faire cesser les plaintes continuées sur l'état des communications

« L'inspecteur pourrait spécialement être chargé de l'étude et de la direction des travaux qui intéressent plusieurs provinces

« Il arrive trop souvent, lorsque deux ingénieurs en chef sont chargés de la rédaction d'un projet qui doit traverser les deux provinces que chacun d'eux, placé sous l'influence des intérêts locaux, rédige son projet de manière à rendre le choix de l'administration supérieure très difficile. Quelquefois l'avis de l'inspecteur-général n'ajoute pas les difficultés, tandis que l'inspecteur de la division, qui connaît les localités, leurs besoins, leurs ressources, peut émettre une opinion de nature à concilier tous les intérêts

« Enfin les trois inspecteurs, devant nécessairement faire partie du conseil qui se réunit chaque année, y apporteraient des connaissances dont le gouvernement tirerait de grands avantages pour l'exécution des projets soumis à son approbation

« On pourrait donc assigner à chacun des trois inspecteurs trois des neuf provinces du royaume

« On pourrait aussi, sans morceler le royaume, assigner à chacun des inspecteurs la surveillance de l'une des trois grandes catégories de communications Routes chemins de fer, canaux et rivières

« L'activité imprimée au pays avant fait naître de toutes parts des projets sur lesquels le gouvernement a été appelé à se prononcer, on est obligé de déplacer, pendant une partie de l'année, des ingénieurs en chef et de provinces pour former les commissions chargées d'examiner des projets. Ces déplacements ont eu lieu au préjudice de la régularité du service ordinaire. Les gouvernements ont reconnu que l'absence des chefs de service de leurs provinces a exercé une fâcheuse influence sur l'exécution des routes

(Extrait du rapport présenté au roi le 26 mai 1837 et accompagné de l'arrêté du même jour. Ministre des Ponts et Chaussées)

« D'après l'arrêté organique du 29 août 1831, deux ingénieurs ou sous-ingénieurs et quatre conducteurs doivent être adjoints à l'inspecteur-général, un ingénieur ou sous-ingénieur et deux conducteurs à l'inspecteur

« Malgré la multiplicité des projets à l'étude il n'est en ce moment adjoint à l'inspecteur général que deux ingénieurs et trois conducteurs

« Il n'y a personne n'adjoint à l'inspecteur, comme l'inspecteur, bien que outre les routes, beaucoup soit soumise à d'autres affaires

II. — SERVICE DES PROVINCES.

NOMS DES PROVINCES.	INGÉNIEURS EN CHEF.		INGÉNIEURS.			Sous-INGÉNIEURS.	CONDUCTEURS.			OBSERVATIONS.
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
ANVERS	"	1	1	"	1	"	"	2	<p>Le territoire du royaume est divisé, sous le rapport des travaux publics, en autant de directions qu'il y a de provinces; néanmoins on a senti la nécessité d'instituer plusieurs services spéciaux en dehors des services ordinaires des provinces.</p> <p>Chaque province est partagée en arrondissements, et chaque arrondissement en districts.</p> <p>Un ingénieur en chef doit être à la tête du service de chaque province.</p> <p>D'après l'arrêté organique, un ingénieur devait être attaché à chaque arrondissement, un conducteur à chaque district.</p> <p>Dans la plupart des provinces on se plaint de l'insuffisance du personnel; cette insuffisance est incontestable quant au Brabant, au Hainaut, au Limbourg et au Luxembourg. en égard soit à l'étendue territoriale, soit au nombre de lieues de route à l'entretien; soit au nombre de routes à l'étude ou en cours d'exécution, soit à ces circonstances réunies. Dans le Brabant, par exemple, il y a 120 lieues de route en entretien, 6 lieues en cours d'exécution, 6 lieues mises en adjudication et 46 lieues de route à l'étude; l'ingénieur en chef est en outre chargé des bâtiments de l'état situés dans la capitale et la province, et on peut le considérer comme un membre permanent de toutes les commissions.</p>	
BRABANT	1	"	1	1	"	"	1	4		
FLANDRE OCCIDENTALE.	1	"	"	2	1	"	2	"		
FLANDRE ORIENTALE. . .	1	"	"	2	1	"	3	2		
HAINAUT	1	"	"	2	1	"	2	7		
LIÈGE	"	1	2	"	"	1	1	3		
LIMBOURG	"	"	1	"	2	1	"	6		
LUXEMBOURG	"	1	1	"	2	"	1	8		
NAMUR	1	"	"	1	"	"	"	5		

III. — SERVICES SPÉCIAUX.

DÉSIGNATION DES SERVICES SPÉCIAUX.	CHEFS DU SERVICE SPÉCIAL.		PERSONNEL ADJOINT AUX CHEFS DES SERVICES SPÉCIAUX.						OBSERVATIONS.				
			INGÉNIEURS.		CONDUCTEURS.		Employés temporaires conducteurs principaux ou de surveillance						
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	1 ^{re} classe.		2 ^e classe		3 ^e classe			
1. Les polders des deux rives de l'Escaut.		L'inspecteur-général. .											
2. Le canal de Charleroi.		L'inspecteur.											
3. La Meuse dans le Limbourg		Un ingénieur en chef de 2 ^e classe											
4. La Sambre		Un ingénieur en chef de 2 ^e classe											
5. Chemin de fer d'Anvers et d'Os-tende à la frontière de Prusse et de Malines à Bruges : construction de la route proprement dite, et des stations définitives; établissement du premier matériel d'exploitation pour toutes les sections.		2 ingénieurs en chef, directeurs	1						1	2			
6. Entretien de la route proprement dite pour toutes les sections achevées et du matériel d'exploitation					4				3	4	3	68	
7. Chemin de fer de Namur, du Limbourg et du Luxembourg; construction de la route proprement dite.		L'inspecteur.								1	3		
8. Chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournai; construction de la route proprement dite		L'ingénieur en chef de la Flandre orientale, ingénieur-directeur . .								1		7	
9. Chemin de fer de Bruxelles, par le Hamant, à la frontière de France; construction de la route proprement dite		L'ingénieur en chef du Hamant, ingénieur-directeur			1				1		2		

Personnel insuffisant pour que la surveillance des travaux et la police de la navigation et des usines soient convenablement exercées, depuis Namur jusqu'à la frontière de France

Il a été en outre nécessaire d'ajouter à la direction du chemin de fer, tant pour la construction que pour l'entretien, certaines spécialités, notamment des ingénieurs mécaniciens — Tout le personnel, y compris les ingénieurs-directeurs, est payé sur les fonds du chemin de fer, alloués soit pour la construction soit pour l'entretien.

Personnel à compléter

Le mouvement se propose à l'avenir de ne plus déléguer de l'allocation allouée au budget pour le personnel des ponts et chaussées, les traitements des ingénieurs ou sous-ingénieurs qui seront chargés des travaux du chemin de fer, et est une façon qu'il est expressément prévu d'être payé par l'art. 1^{er} de l'art. 24 du loi 183-

ANNEXE N^o 3.

CHAPITRE VII.

Postes.

ARTICLE PREMIER.

Inspecteurs.

§ 1^{er}. Les inspecteurs occupent le 1^{er} rang en province.

Ces fonctionnaires sont au nombre de deux et la répartition des provinces du royaume en deux divisions, pour l'inspection des bureaux de poste, est réglée par l'arrêté du 15 mai 1834 de la manière suivante :

La 1^{re} division se compose des provinces de Hainaut, Brabant, la Flandre orientale et la Flandre occidentale.

La seconde division est formée des provinces d'Anvers, Liège, Limbourg, Luxembourg et Namur.

Les inspecteurs jouissent d'un traitement l'un de 4,800 fr., l'autre de 5,000 fr.

Bureaux de poste.

§ 2. Le nombre des bureaux de poste actuellement existants en Belgique est de 80. Ils sont répartis de la manière suivante entre les neuf provinces.

I^o Dans le Brabant, 9 bureaux, savoir :

1^o Bruxelles, 2^o Diest, 3^o Genappe, 4^o Hal, 5^o Louvain, 6^o Nivelles, 7^o Tirlemont, 8^o Vilvorde, 9^o Wavre.

II^o Dans la province d'Anvers, 4 bureaux, savoir :

1^o Anvers, 2^o Lierre, 3^o Malines, 4^o Turnhout.

III^o Dans la Flandre orientale, 12 bureaux, savoir :

1^o Gand, 2^o Alost, 3^o Audenarde, 4^o Beveren, 5^o Deynze, 6^o Eccloo, 7^o Grammont, 8^o Lokeren, 9^o Ninove, 10^o Renaix, 11^o St-Nicolas, 12^o Termonde.

IV^o Dans la Flandre occidentale, 11 bureaux, savoir :

1^o Bruges, 2^o Courtrai, 3^o Dixmude, 4^o Furnes, 5^o Menin, 6^o Nieuport, 7^o Ostende, 8^o Poperinghe, 9^o Roulers, 10^o Thielt, 11^o Ypres.

V^o Dans le Hainaut, 17 bureaux, savoir :

1^o Mons, 2^o Ath, 3^o Beaumont, 4^o Binche, 5^o Boussu, 6^o Braine-le-Comte, 7 Charleroi, 8^o Chimay, 9^o Enghien, 10^o Gosselies, 11^o Lessines, 12^o Leuze, 13^o Peruwelz, 14^o Quiévrain, 15^o Soignies, 16^o Thuin, 17^o Fournai.

VI^o Dans la province de Namur, 4 bureaux, savoir :

1^o Namur, 2^o Dinant, 3^o Mariembourg, 4^o Philippeville.

VII° Dans le Luxembourg, 9 bureaux, savoir :

1° Arlon, 2° Bastogne, 3° Bouillon, 4° Diekirch, 5° Eich, 6° Marche, 7° Neufchâteau, 8° St-Hubert, 9° Virton.

VIII° Dans la province de Liège, 6 bureaux, savoir :

1° Liège, 2° Herve, 3° Huy, 4° Spa, 5° Stavelot, 6° Verviers.

IX° Dans le Limbourg, 8 bureaux, savoir :

1° Hasselt, 2° Macseik, 3° Ruremonde, 4° St-Trond, 5° Sittard, 6° Tongres, 7° Vaels, 8° Venloo.

Directeurs.

§ 3. Autrefois tous les bureaux de poste portaient le nom de *Direction*, et le chef de chaque bureau était appelé *Directeur*, mais comme ce titre donné aux agents chargés de la gestion des bureaux secondaires, n'était pas en harmonie avec l'ordre hiérarchique adopté pour les fonctionnaires des autres administrations, il a paru convenable de donner à ces agents une autre qualification.

C'est cette considération qui a motivé l'arrêté du 9 janvier 1836, en vertu duquel le titre de directeur n'est plus donné qu'aux chefs des bureaux composés où il se trouve un contrôleur.

Il y a aujourd'hui en Belgique 14 directeurs des postes, un dans le chef-lieu de chaque province, et 5 dans les bureaux-frontières principaux de Tournai, Menin, Ostende, Verviers et Dinant.

Le traitement des directeurs des postes est de 1,500 à 5,900 francs.

Percepteurs.

La dénomination de *percepteur* a été donnée par le même arrêté aux chefs de tous les autres bureaux.

Les appointements de la plupart des percepteurs sont de 6, à 1,200 francs. Il n'en est guères que 5 ou 6, tels que ceux de Malines, Louvain, Courtrai, Charleroi, Ypres, etc., qui jouissent d'un traitement plus élevé à cause de l'importance de leur recette.

Les directeurs et percepteurs des postes reçoivent, indépendamment de leur traitement, une indemnité pour les frais de bureau et de loyer, mais les sommes qui ont été allouées jusqu'à présent étant loin de pouvoir suffire à leur dépense, il a été demandé pour cette nature de frais, une majoration à l'article du matériel.

Contrôleur.

§ 4. Un contrôleur est attaché à chacun des 14 bureaux de direction.

L'arrêté du 4 novembre 1834 a réparti les contrôleurs de l'administration des postes en 3 classes. Le traitement des contrôleurs de 1^{re} classe est fixé à 3,000 francs, celui des contrôleurs de 2^e classe à 2,500 francs, et celui des contrôleurs de 3^e classe à 2,000 francs.

Commis.

§ 5. Le même arrêté divisait également en 3 classes, les commis de l'administration

des postes, mais une 4^e classe a été créée par un arrêté postérieur portant la date du 31 décembre 1836.

Cet arrêté fixe le traitement de la 1^{re} classe de commis à 2,000 francs, celui de la 2^e classe à 1,600 francs, celui de la 3^e classe à 1,400 francs, et celui de la 4^e classe à 1,200 francs.

Adjoints-commis.

Enfin les adjoints-commis sont répartis en 3 catégories : ceux de 1^{re} classe ont un traitement de 1,000 francs, ceux de la 2^e classe un traitement de 800 francs, et ceux de la 3^e un traitement de 600 francs.

Il y a dans l'administration des postes 64 commis et adjoints-commis. Ils sont attachés aux 14 directions et aux perceptions de Louvain, Malines et Courtrai.

Facteurs.

§ 6. Les traitements des facteurs varient suivant les villes qu'ils ont à desservir. Plusieurs de ces agents ne reçoivent pour tout traitement que 110 francs par an, et doivent faire 2 à 3 distributions par jour pour gagner un salaire aussi modique. Les traitements les plus élevés que l'on accorde aux facteurs sont de 850 francs.

Le nombre des facteurs n'est aujourd'hui que de 141 ; mais il doit être augmenté considérablement, afin que la distribution des lettres soit accélérée dans un grand nombre de localités et notamment dans celles qui pourront recevoir jusqu'à six fois par jour des correspondances par le chemin de fer. Il a été demandé une majoration de 19,300 francs pour cette dépense, dont l'utilité ne saurait être révoquée en doute.

Distributeurs.

§ 7. Viennent ensuite les distributeurs. L'administration en compte maintenant 96. Ils touchent des traitements de 200 à 500 francs suivant l'importance de la recette qu'ils effectuent.

Il est à remarquer que les distributeurs ne sont pas tous payés sur l'art. 1^{er} du chap. VII. Le traitement de quelques-uns nommés à l'occasion de l'établissement du service rural est imputé sur le chiffre alloué pour la poste rurale.

Avant 1836 la plupart des distributeurs n'étaient pas salariés par le trésor, mais ils percevaient par forme d'indemnité une rétribution de dix centimes à la remise de chaque lettre. Cette rétribution qui n'était pas seulement illégale mais encore onéreuse pour le public, a été abolie par arrêté du 19 janvier 1836.

Boitiers et entreposeurs.

§ 8. Outre les agents mentionnés ci-dessus il existe encore dans l'administration des postes 15 boitiers dont les traitements s'élèvent, terme moyen, à cent francs, et 3 entreposeurs qui coûtent ensemble 510 francs par an.

On peut voir par ce qui précède que le salaire des employés des postes de tout grade est de beaucoup inférieur à celui qui est accordé aux agents des autres administrations. Cependant on doit convenir que leur service, déjà fort pénible, le devient de jour en jour davantage, à tel point que dans plusieurs bureaux les employés travaillant la nuit aussi bien que le jour, peuvent à peine trouver quelques moments de repos.