

(1)

(N° 50.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1854.

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1855 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DESMAISIÈRES.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Conformément au vœu exprimé par la 2^e section de la Chambre, la section centrale a cru devoir n'achever son examen du budget du Département des Travaux Publics qu'au commencement de la session actuelle. Elle a pu ainsi se prononcer sur les amendements que lui a soumis M. le Ministre de ce Département par ses lettres des 28 juin, 11 septembre et 4 novembre derniers.

Ces divers amendements sont indiqués dans le tableau *A*, ci-annexé. Nous les examinerons en même temps que les articles du budget auxquels ils se rapportent.

Les dépenses du Département des Travaux Publics sont de telle nature qu'il peut être difficile de les prévoir assez à l'avance pour que les prescriptions de la loi générale de comptabilité soient rigoureusement observées. Il est toutefois si important pour la bonne gestion des finances du pays qu'on ne s'en écarte pas, que nous ne pouvons nous abstenir d'engager fortement MM. les Ministres des Travaux Publics et des Finances à faire tous les efforts possibles pour que cette loi, qui est la garantie des contribuables, soit strictement exécutée dans toutes ses parties.

La 6^e section a demandé qu'il soit pris des renseignements sur le degré d'avancement de tous les travaux d'utilité publique décrétés par la loi du 20 décembre 1854.

La note ci-annexée *B* donne à cet égard tous les renseignements désirables.

⁽¹⁾ Budget, n° 165, session de 1855-1854.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, LESOINNE, DE MAN D'ATTENRODE, DESMAISIÈRES, MERCIER et VAN ISEGHEM.

EXAMEN DES ARTICLES.**CHAPITRE PREMIER.****ADMINISTRATION CENTRALE.****ART. 1^{er}. Traitement du Ministre.**

Charge ordinaire..	fr.	21,000 00
----------------------------	-----	-----------

Adopté par toutes les sections.

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

Charge ordinaire	fr.	525,600 00
Id. extraordinaire		23,000 00
Total	fr.	548,600 00

Cet article a donné lieu à plusieurs observations.

La 1^{re} section a demandé la subdivision de cet article et des art. 3, 4 et 5, en autant d'articles séparés qu'il existe de branches de service prenant part à ces dépenses.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu à cette demande par la note C, ci-annexée.

La 5^e section a appelé l'attention de la section centrale et du Gouvernement sur la promesse faite en 1853 par le Ministère d'apporter à ce crédit des économies, que dès lors on croyait possibles. (*Voir*, pour la réponse du Ministre à cette observation, l'annexe D.)

La section centrale a fait observer que, si le principe de la subdivision des articles du budget est une bonne chose en elle-même, il ne faut cependant pas le pousser trop loin dans ses applications parce qu'on pourrait ainsi nuire à la bonne administration et produire des augmentations de crédit qui, une fois allouées, sont presque toujours dépensées entièrement.

Elle n'a donc pas admis les subdivisions demandées et elle s'en réfère, pour le surplus de ses motifs, aux annexes C et D.

Sur la demande faite par la 6^e section, M. le Ministre a remis à la section centrale un état détaillé de l'organisation de l'administration centrale. Cet état, ainsi que les développements du budget rectifié, sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

ART. 3. Frais de route et de séjour.

Charge ordinaire	fr.	27,600
----------------------------	-----	--------

Adopté sans observation.

ART. 4. *Salaires des hommes de peines, des nettoyeuses, des lithographes et des ouvriers de l'atelier du timbre pour le service des postes.*

Charge ordinaire.	fr. 24.400
M. le Ministre propose par amendement de porter ce crédit à.	28.400
Augmentation.	<u>4,000</u>

Les motifs donnés à l'appui de cet amendement consistent dans le déficit qu'a présenté ce crédit en 1854 et dans la nécessité qu'il y a eu, en présence de l'excessive cherté des vivres, d'augmenter quelque peu le salaire des gens de service.

La section n'a alloué que 2,000 francs d'augmentation et seulement comme charge extraordinaire en raison de la cherté des vivres.

ART. 5. *Matériel, impressions, etc.*

Charge ordinaire	fr. 50,000
----------------------------	------------

Adopté sans observations.

M. le Ministre a proposé ici, pour en former un paragraphe ou un article additionnel au projet de loi, la disposition suivante :

Le Ministre des Travaux Publics est autorisé, par dérogation à l'art. 19 de la loi sur la comptabilité de l'État, à adjudger, pour un terme de cinq ans, prenant cours à partir du 1^{er} janvier 1855, la fourniture des impressions et des reliures nécessaires à l'administration des chemins de fer, des postes et des télégraphes.

Un membre a fait observer que la loi de comptabilité étant en quelque sorte la charte constitutionnelle de nos finances, il fallait y déroger, même temporairement, le moins possible.

Il lui a paru qu'une dérogation de cette espèce ne devrait pouvoir être décidée qu'après une discussion approfondie sur la présentation d'un projet de loi spécial.

Ce membre a, en conséquence, voté contre la proposition du Ministre.

La majorité de la section centrale, en présence des rabais que M. le Ministre assure avoir obtenus à l'aide d'une pareille dérogation insérée au budget de 1850, a cru pour cette fois ne pas pouvoir voter négativement.

Ces rabais annoncés par M. le Ministre ont été de 45 p. % sur les impressions du chemin de fer, de 4 p. % sur celles des postes et de 29 p. % sur les reliures.

ARTICLE NOUVEAU. — *Honoraires des avocats du Département.*

Charge ordinaire	fr. 32,000
----------------------------	------------

Les honoraires des avocats (y compris les frais de route et de séjour) ont été jusqu'ici, pour le Département des Travaux Publics, soldés sur états et prélevés sur les crédits spéciaux alloués pour l'exécution des travaux.

La somme totale dépensée de 1840 à 1852 s'est élevée à fr. 512,029-17, ce qui établit un chiffre moyen de fr. 59,586-85 par année.

Bien que ce chiffre soit de fr. 7,586-85 plus élevé que celui de 52,000 francs pétitionné par le Ministre. Nous pensons qu'il faut encore le réduire et nous pro-

posons à l'unanimité d'allouer seulement 30,000 francs, chiffre auquel le Ministre s'est rallié.

Nous n'avons pas cru pouvoir descendre plus bas, parce que, si d'un côté la moindre quantité de travaux à exécuter dorénavant influera en diminution sur cette dépense, d'un autre côté, les nombreuses difficultés contentieuses avec les concessionnaires des chemins de fer agiront en augmentation.

C'est, du reste, pour satisfaire à un vœu souvent exprimé dans les deux Chambres législatives que M. le Ministre a soumis au Roi l'arrêté ci-annexé E dont sa demande de crédits est la conséquence et qui décide que dorénavant les avocats du Département des Travaux Publics seront payés par abonnement.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

PREMIÈRE SECTION.

Ponts et chaussées.

ART. 6. — *Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles, études de projet, etc.*

Charge ordinaire fr. 2,577,438

Ce chiffre se décompose comme suit :

a. Entretien ordinaire d'après les baux	fr. 1,447,310
b. Travaux en dehors des baux. Paiements de terrains cédés à la grande voirie	200,000
c. Études de projet, etc	10,000
d. Travaux d'amélioration et construction de routes nouvelles	919,928
Total fr.	<u>2,577,438</u>

Pour satisfaire aux demandes des 1^{re} et 6^e sections, nous avons demandé et obtenu du Ministère, l'état détaillé ci-joint F qui renseigne le montant des sommes à payer par l'État, pour l'achèvement des routes en construction ou décrétées, et les routes ou redressements de routes non décrétés dont l'exécution est vivement réclamée par les conseils provinciaux, les communes et les particuliers intéressés.

La dépense à faire par l'État, pour l'achèvement des routes en construction ou décrétées, s'élève à 2,270,000 francs.

Il y a encore à décréter en routes ou redressements de routes à exécuter par l'État ou par concession avec le concours des provinces, des communes et des particuliers, pour une somme de 4,016,200 francs.

La dépense totale étant de 6,286,200 francs et le chiffre porté au budget pour cet objet étant seulement de 919,928 francs, il en résulte que ce ne sera qu'en

1862 que ce crédit pourra entièrement disparaître du budget. Toutefois, cette époque sera plus ou moins rapprochée, selon la part plus ou moins grande que prendront à ces dépenses les provinces, les communes et les particuliers. M. le Ministre croit même pouvoir assurer que, dès 1858, ce crédit pourra être réduit.

Nous aurions désiré, avec la 1^{re} section, obtenir du Département des Travaux Publics, les derniers détails des sommes destinées à la construction des routes projetées et demandées, mais M. le Ministre nous a répondu avec raison, nous devons le reconnaître, qu'il lui était impossible de désigner d'avance quelles sont les routes qui seront entreprises soit par l'État, soit par les provinces, soit enfin par concession de péages, avec le concours des autres parties intéressées, et qu'il lui était par conséquent aussi impossible de déterminer *à priori* la part de chacun dans les dépenses.

M. le Ministre, répondant à une autre observation de la 1^{re} section, a exprimé l'intention qu'il avait de ne plus faire décréter l'ouverture de routes nouvelles aussi longtemps que celles en cours d'exécution ne seront pas achevées. Toutefois, a-t-il ajouté, on ne saurait garantir qu'il ne sera pas fait d'exception à ce principe qui ne saurait être regardé comme absolu. A l'appui de la nécessité où l'on pouvait être d'y apporter des exceptions, il a cité une route, qui est vivement réclamée par la province d'Anvers, celle d'Hoogstracten à Breda, qui doit faciliter beaucoup le défrichement des bruyères. Il a cité encore le redressement de la route de Mons à Chimay qui présente de grands dangers à la circulation, dans certaines de ses parties.

On ne saurait donc retrancher du budget, quant à présent, aucune partie du crédit de 919,000 francs pour routes nouvelles. Cette opinion a déjà été sanctionnée par la Chambre lorsqu'elle a rejeté une proposition qui tendait à réduire ce crédit de 100,000 francs au budget de 1854.

La 2^e section a demandé que cette somme de 919,000 francs soit répartie en subsides aux provinces et aux communes, et que le Gouvernement, lorsqu'il voudra construire une route nouvelle aux frais de l'État, soit obligé de demander à la Législature un crédit spécial à cet effet.

M. le Ministre a déclaré ne pouvoir accueillir cette double demande.

Il faudrait, pour pouvoir y acquiescer, suspendre l'achèvement des nombreuses routes en construction; l'administration serait alors mise dans des embarras continuels, et toute liberté d'action serait enlevée au Ministre responsable. Aussi cette demande, qui s'est déjà produite plusieurs fois à l'occasion de la discussion du budget des Travaux Publics, a-t-elle toujours été écartée.

Il a semblé à la section centrale résulter de cette double proposition de la 2^e section qu'elle impliquerait par son adoption la résolution de ne plus construire dorénavant que des routes provinciales et communales, et, en conséquence, elle a cru devoir la rejeter.

A la demande de la 6^e section, M. le Ministre a remis à la section centrale un tableau général des routes construites par l'État, les provinces ou par concession de péages, de 1830 à 1854. Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Nous joignons, en outre, au présent rapport, annexe G, un tableau qui résume, en quelque sorte, le tableau général du Ministre.

La 2^e section ayant désiré savoir à quoi en est le projet général de la classification

des routes, M. le Ministre a répondu que ce projet est en instruction. Toutefois, il ne pourra être élaboré d'une manière définitive, que lorsqu'on sera fixé sur l'ensemble des lignes de chemins de fer dont la concession est demandée et sur lesquelles il n'a pas encore été statué. On espère cependant que les conseils provinciaux pourront être appelés à délibérer sur cet objet pendant la prochaine réunion.

L'article est adopté.

ART. 7. — *Plantations de routes.*

Charge ordinaire fr 41,200

La 1^{re} section ayant demandé si le système Stephens était complètement abandonné pour la taille des arbres, M. le Ministre a répondu affirmativement, mais seulement en ce sens qu'on laisserait aux expériences commencées le temps de produire leurs résultats, ainsi que le vœu en a été exprimé par les commissions d'agriculture et les comices agricoles du royaume.

La section centrale a demandé et obtenu les documents et renseignements relatifs à ces expériences comparatives du système Stephens et de l'ancien système pratiqué jusqu'ici. Ces pièces seront déposées sur le bureau pendant la discussion et lui paraissent démontrer la nécessité qu'il y a, dans l'intérêt de l'État, de s'en tenir strictement aux expériences commencées.

La 1^{re} section a fait observer que les plantations devant varier d'après les localités, il y avait lieu de renoncer au mode d'inspection par un fonctionnaire de l'administration centrale.

M. le Ministre a répondu :

1^o Que depuis la suppression des trois inspecteurs des plantations, qui recevaient chacun 5,000 francs de traitement par année, il n'existait plus, au Département des Travaux Publics, de fonctionnaire ayant cette mission ;

2^o Qu'on se bornait à faire inspecter de temps à autre, là où cela était jugé nécessaire, les plantations nouvelles par des personnes étrangères à l'administration et qui possédaient des connaissances spéciales en arboriculture ;

3^o Que ces personnes ne jouissaient que d'indemnités de voyage et de séjour, réglées par arrêté royal ;

4^o Que dans trois ou quatre ans toutes les routes de l'État se trouveront entièrement plantées et qu'alors il n'y aura plus lieu à aucune inspection.

Plusieurs rapports faits à la suite de ces inspections ont été mis sous les yeux de la section centrale. Ils seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

Le tableau ci-annexé II a été remis à la section centrale, par suite d'une demande de la 4^e section. Il indique, par province, la longueur des routes plantées et de celles qui restent à planter, ainsi que les essences et le nombre des arbres existants.

Diverses opinions ont été émises dans les sections en ce qui touche le produit, les avantages et les désavantages que présentent les plantations.

Dans la 5^e section on a été d'avis que les plantations le long des routes sont plus préjudiciables que productives, en ce qu'elles causent des dégradations qui exigent de grandes dépenses de restauration. On y a avoué toutefois qu'il peut être remédié à cet inconvénient en plantant les arbres à de plus grandes distances les uns des autres.

M. le Ministre a fait observer que jamais le Département des Travaux Publics n'a reçu de proposition de dépense pour réparations à faire aux routes, par suite de dégradations causées par les plantations qui ne sont aucunement nuisibles et assureront dans l'avenir un revenu considérable à l'État.

Les plantations sont un ornement et forment des abris contre les rigueurs du soleil pour les hommes et pour les chevaux. Elles sont d'ailleurs, dans bien des cas, nécessitées pour la consolidation et la viabilité des routes. Cela se remarque surtout dans les Ardennes, la Campine et en général le long des grands remblais, où leur existence a déjà écarté bien des dangers, surtout en cas de neige.

La 4^e et la 6^e section ont appelé tout particulièrement l'attention de la section centrale sur la question du parti à tirer des plantations, pour procurer au trésor une recette annuelle de plusieurs centaines de mille francs, à l'aide de coupes et d'aménagements bien combinés.

La 1^{re} section a critiqué le peu de soins que l'on apporte dans le choix des essences que l'on plante.

M. le Ministre a assuré que l'on ne cessait de recommander aux fonctionnaires d'apporter tous leurs soins à ce qu'on ne plante que des essences voulues par la nature du sol et des localités.

La section centrale estime que la question des plantations des routes est très-importante, aussi bien sous le rapport des intérêts du trésor que sous celui de l'agrément, de l'utilité et de la sécurité qu'elles doivent présenter aux voyageurs et aux transports en général. Elle croit donc devoir engager le Gouvernement à faire étudier et rechercher quel est le meilleur régime à suivre par une commission mixte, composée d'arboriculteurs distingués et de fonctionnaires des Départements des Finances et des Travaux Publics.

En attendant, et afin de maintenir l'état des choses actuel, elle alloue le crédit demandé.

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

ART. 8. — *Entretien et réparations des palais, hôtels, etc.*

Charge ordinaire fr. 90,000

ART. 9. — *Travaux de construction, etc.*

Charge extraordinaire. fr. 60,000

ART. 10. — *Troisième annuité à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau.*

Charge extraordinaire fr. 6,400

Ces trois articles ont été adoptés sans observation par les sections.

Un membre de la section centrale a appelé l'attention sur les hôtels ministériels dont on pourrait faire une meilleure répartition tant au profit des services publics, en concentrant, par exemple, toute l'administration des travaux publics et chemins de fer dans un même bâtiment, qu'au profit du trésor en lui permettant de vendre des hôtels qui deviendraient disponibles et dont il obtiendrait de fort beaux prix.

TROISIÈME SECTION.

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

ART. 11. — *Canal de Gand au Sas de Gand. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire fr. 26,093

La 2^e section a demandé quelles sont les causes de la diminution successive des recettes sur ce canal.

La cause de cette diminution, a répondu M. le Ministre, réside dans l'abaissement de 50 p. % du tarif des péages qui a eu lieu par arrêté royal du 17 février 1852, en exécution du traité conclu le 20 septembre 1851, entre les Pays-Bas et la Belgique. Ce traité a été sanctionné par la loi du 31 janvier 1852.

L'article est adopté.

ART. 12. — *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire. fr. 14,000

— extraordinaire 62,600

M. le Ministre propose par amendement une majoration de . . . 10,000

Total fr. 86,600

L'augmentation résulte de ce qu'en février 1854, lorsque le projet de budget a été présenté à la Chambre, on n'avait pas prévu qu'il y aurait nécessité de pétitionner 5,000 francs pour construction d'un déversoir à Neeroeteren, en remplacement de celui de Rothem et 5,000 francs également pour acquisition de poutrelles destinées à l'écluse n° 18 à Boeholt, avec construction d'une remise pour les abriter. On avait espéré à cette époque pouvoir réaliser cette dépense en 1854, avec imputation sur le budget de cet exercice.

La 1^{re} section a appelé l'attention de la section centrale sur les dégâts que paraît occasionner la navigation à vapeur à hélices.

M. le Ministre a fait remarquer :

1^o Qu'il n'existe d'autre navigation à vapeur à hélices sur les canaux du pays que celle établie depuis peu d'années sur les canaux de Gand à Terneuzen, de Maestricht à Bois-le-Duc et sur le canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht ;

2^o Que l'art. 22 du règlement de navigation du 20 mai 1843 avait interdit la navigation à vapeur sur le canal de Terneuzen ;

3^o Que des essais successifs ayant démontré que la navigation à vapeur avec des bateaux à hélices ne pouvait exercer d'influence fâcheuse sur les ouvrages des canaux, une convention internationale, du 24 avril 1851, avait autorisé la navigation à vapeur à hélices sur ce canal ;

4^o Qu'en conséquence le Gouvernement belge avait accordé, depuis 1851, la concession de services de navigation à vapeur à hélices entre Gand et les ports de Bordeaux, de Londres et de Rotterdam ;

5^o Que par suite des mêmes essais et attendu qu'il n'existait pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc aucune espèce d'interdiction, le Gouvernement s'était empressé dès 1848 d'accorder la concession d'un service semblable sur ce canal.

6° Que par ces divers actes de concession, le Gouvernement a eu le soin d'imposer aux concessionnaires toutes les conditions que réclamaient les intérêts de l'État et notamment celle de ne naviguer qu'avec un *maximum* de vitesse déterminée.

7° Que, par suite de ces conditions imposées, le Gouvernement a pu interdire au concessionnaire du service établi sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc de continuer à naviguer avec un bateau qui aurait pu occasionner des dégâts aux digues du canal ;

8° Qu'on espère voir aboutir, sous peu, à de bons résultats les ouvertures de négociation qui ont été faites au Gouvernement des Pays-Bas, pour arrêter un règlement international sur la police de la navigation à vapeur sur ce canal ;

9° Qu'en vue de faciliter le plus possible le transport des voyageurs et des marchandises, le Gouvernement a aussi accordé la concession d'un service de bateaux à vapeur à hélices sur le canal latéral à la Meuse ;

10° Que la part qui incombe à la navigation à vapeur dans les dégradations qui surviennent est très-difficile à apprécier, et que, dès lors, on ne saurait faire payer des indemnités de ce chef à l'État par les services établis ;

11° Qu'enfin, les ingénieurs en chef des provinces d'Anvers, de la Flandre orientale, de Namur et de Liège, étaient unanimement d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'imposer des péages plus élevés à la navigation à vapeur.

M. le Ministre nous a fait parvenir, en outre, le relevé général, ci-annexé I, des dépenses d'entretien, d'amélioration et d'exploitation effectuées sur les canaux de Gand à Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis 1850 jusqu'à 1855.

Ce relevé lui semble, avec raison, établir que l'influence de la navigation à vapeur à hélices est peu sensible sur le chiffre des dépenses.

L'allocation totale de cet article du budget s'est élevée, en 1854, à 68,975 francs. Voici un état comparatif des prévisions avec les dépenses effectuées :

N° d'ordre.	DÉSIGNATION.	Prévisions.	Dépenses.	Augmentations.	Diminutions.
1	Entretien ordinaire.....	12,585	12,585	»	»
2	Retenue d'un dixième, pendant six ans.....	8,590	8,590	»	»
3	Reconstruction des portes d'amont de l'écluse n° 19, à Hocht.....	4,000	4,949	» 949	»
4	Remplacement du pont levis de Reicheim par un pont tournant.....	21,500	9,680	»	11,820
5	Dévasement du bassin de Mechelen et en d'autres points	7,000	3,400	»	1,600
6	Établissement de tunes pour maintenir le pied des talus	1,500	5,800	» 5,800	»
7	Construction d'un déversoir à Neeroeteren, en remplacement de celui de Rothem.....	5,000	»	»	5,000
8	Renouvellement des portes d'aval de l'écluse de Loozen.	4,000	5,925	»	75
9	Acquisition de pontrelles et construction d'une écurie pour les abriter, à l'écluse n° 18, à Bocholt.....	5,000	»	»	5,000
10	Remplacement du pont levis de Neeroeteren par un pont tournant.....	»	15,720	» 15,720	»
11	Travaux de placement et de déplacement de la buse de l'Itter à Tongerlo, lors de la baisse des eaux du canal.....	»	44 47	44 47	»
	Somme disponible.....	»	2,981 55	»	»
		68,975	68,975	» 20,515 47	25,495
			Différence.....	2,981 55	

Les augmentations de dépenses (3, 4 et 10) sont les résultats, comme les diminutions (5 et 8), des adjudications publiques qui ont eu lieu.

L'augmentation de 5,800 francs (6) est due à ce que le crédit alloué au budget de 1853, pour l'établissement de 10,000 mètres courants de tynes n'a pu être dépensé par imputation sur cet exercice, par suite de non réussite de deux essais successifs d'adjudication.

Ces travaux de tunage, ayant pour but de prévenir les excavations qui se forment dans les berges du canal, ne pouvaient être longtemps ajournés si l'on ne voulait pas voir augmenter la quantité de travaux de l'espèce à effectuer et faire supporter plus de frais à l'État pour le rétablissement des berges sous le profil requis. Aussi, bien que l'adjudication donna un chiffre plus élevé de 1,300 francs que celui de l'estimation, le Gouvernement l'approuva et fit exécuter les travaux en 1854.

Quant aux diminutions (7 et 9) ensemble de 10,000 francs, elles n'ont eu lieu que par suite de la nécessité absolue où l'on s'est trouvé de ne pas dépasser le crédit alloué de 68,975 francs. La somme de 10,000 francs nécessaire pour l'exécution de ces travaux, dépassait en effet de fr. 7,118-47 le chiffre de fr. 2,981-55 resté disponible sur l'exercice 1854.

Le Gouvernement, en agissant ainsi, a évité la demande d'un crédit supplémentaire au budget de 1854, mais ces travaux ne pouvant absolument plus être ajournés, M. le Ministre a cru devoir pétitionner, au budget de 1855, cette somme de 10,000 francs non dépensée en 1854. Le restant disponible de fr. 2,981-55 sur le budget de 1854, nous a dit M. le Ministre, recevra un emploi utile. Une grande partie en est destinée à l'établissement de gares, de 50 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, sur la rive gauche du canal. Ces gares sont vivement réclamées par les communes de Neeroeteren et d'Opoetren, pour faciliter leur commerce en bois, charbon et chaux.

Par suite des observations et considérations ci-dessus, la section centrale a adopté l'article et l'amendement qu'y a proposé M. le Ministre.

ART. 13. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.—Remplacement des ponts levis de Neeroeteren et de Reickheim par des ponts tournants. — Complément de la dépense.

Charge extraordinaire fr. 30,000

Le Département des Travaux Publics propose ici, par amendement,
une augmentation de 6,100

Ce qui porte le chiffre total à . . . fr. 36,100

Un premier crédit, de 21,000 francs, ayant déjà été alloué au budget de 1854 pour le second de ces ponts, il ne reste plus à justifier que la nécessité de remplacer le pont levis de Neeroeteren par un pont tournant. Ce pont est aujourd'hui dans un état de vétusté tel qu'il n'est pas possible de le conserver plus longtemps. Il a donc fallu, dès cette année, se résoudre à en entreprendre le remplacement.

Les deux entreprises ont été adjudgées : celle du pont de Reickheim, au prix de 24,200 francs et celle du pont de Neeroeteren, au prix de 34,300 francs. Il

faut ajouter, à chaque entreprise, une somme à valoir de 500 francs, ce qui porte la dépense totale à fr. 59,500

On a imputé sur le budget de 1854 :

Pour le pont de Reickheim.	fr. 9,680
Et pour celui de Neeroeteren	15,720
	<hr/>
	25,400
Reste à porter au budget de 1853	fr. 56,100

Telle a été la justification de son amendement qu'a présentée M. le Ministre et qui a déterminé la section centrale à l'adopter.

ART. 14. *Canal de Pommereuil à Antoing. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire	fr. 81,800
----------------------------	------------

ART. 15. *Sambre canalisée dans les provinces de Hainaut et de Namur. — Entretien et travaux de dragage.*

Charge ordinaire	fr. 103,950
— extraordinaire	2,800
	<hr/>
Total	fr. 106,750

ART. 16. *Canal de Charleroy à Bruxelles. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire	fr. 60,500
— extraordinaire	19,000
	<hr/>
Total	fr. 79,500

Ces trois articles ont été adoptés par toutes les sections, sans observation.

ART. 17. *Escaut. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire	fr. 29,218
— extraordinaire	4,070
	<hr/>
Total	fr. 33,288

La 5^e section a appelé l'attention de la section centrale sur l'urgence qu'il y a de faire à l'Escaut, en face de Tamise, des travaux devenus nécessaires pour rendre ce passage praticable aux hommes, chevaux et voitures.

Il résulte des explications qui nous ont été données que la non-praticabilité du passage de l'Escaut, en face de Tamise, provenait de ce qu'un propriétaire riverain avait fait exécuter, sans autorisation, des travaux d'exhaussement et de prolongement à un épi situé sur la rive droite de l'Escaut. Le Gouvernement a exigé que cet épi fut rétabli dans son état primitif. Il a, en outre, fait construire au pas-

sage d'eau de Tamise une câle d'embarquement à claire voie et il a fait ensuite couler des blocailles au pied de cet ouvrage pour y arrêter les affouillements qui s'y produisaient.

Par plusieurs pétitions des 7 et 12 mai 1835, renvoyées à notre examen par la Chambre, les conseils communaux d'Hérines, Escanaffles, Autrive, Helchin, Bossut, Avelghem, Waermaerde et Kerckove ont exposé à la Chambre que la vallée de l'Escaut de Gand, à Audenarde et Tournay, se trouvait à cette époque en grande partie submergée. Ils attribuent cet état des choses, désastreux et ruineux, à ce que des retenues trop fortes seraient opérées, à Gand, dans l'intérêt des usiniers et aussi pour faciliter la navigation dans l'intérieur de cette ville et sur les canaux de Terneuzen et de Bruges.

D'après eux, la manœuvre des écluses des portes de Bruxelles et de St-Liévin, qui séparent à Gand le haut Escaut du bas Escaut, ne se ferait pas régulièrement. On ne donnerait ainsi pas assez promptement passage aux eaux du haut Escaut pour les déverser dans le bas Escaut, et ils ne voient en conséquence d'autre remède, aux dommages considérables qu'éprouve chaque année la vallée du haut Escaut, que celui du prompt creusement d'un canal de dérivation, commençant en amont de la ville de Gand et se dirigeant vers Melle, en aval de la même ville.

Pour l'intelligence des explications que nous allons donner, relativement à ces pétitions, il faut d'abord définir ce que l'on entend par haut Escaut et bas Escaut en Belgique.

Le haut Escaut, c'est l'Escaut depuis l'écluse de Rodignies, un peu en amont de la frontière française, jusqu'à Gand. Entre cette ville et l'écluse de Rodignies, cinq barrages éclusés existent depuis longtemps. Ce sont celui d'*Antoing*, qui est situé le premier en amont, les deux barrages de *Tournay* et ceux d'*Audenarde* et de *Gand*, à l'aval. Un sixième barrage a été construit, depuis peu d'années, à *Autrive*, entre *Tournay* et *Audenarde*.

Les débouchés à ces divers barrages éclusés avaient tous été établis de manière à permettre aux eaux des grandes crues, qui étaient alors beaucoup moins fréquentes et abondantes qu'aujourd'hui, de s'écouler vers la mer, par Anvers, sans donner lieu à des inondations intempestives et pernicieuses. Cet état des choses a existé jusqu'au moment où, en France, on a exécuté dans le bassin de l'Escaut et dans celui de la Lys, qui devient affluent de l'Escaut à Gand, des travaux considérables d'assèchement et de canalisation qui ont eu pour effet de produire fréquemment des inondations intempestives et désastreuses dans toutes les vallées de l'Escaut et de la Lys en Belgique.

Le Gouvernement français, pour ne point avoir ces inondations en France, a agrandi de beaucoup l'écluse de Rodignies et n'a pas tardé à demander ensuite et à obtenir du Gouvernement belge l'élargissement du débouché d'*Antoing*.

Qu'est-il arrivé alors? C'est que les inondations qui se produisaient en France ont été déplacées et qu'elles sont venues s'ajouter à celles qui déjà se produisaient sur notre territoire. Celles-ci sont par là devenues si désastreuses qu'indépendamment des fièvres et maladies qu'elles occasionnent, elles causent des pertes à l'agriculture que l'on évalue s'élever à plusieurs millions par année. Point de

doute donc, c'est avec raison que les pétitionnaires se plaignent de la situation actuelle des choses.

Mais faut-il essayer de remédier aux calamités qui les affligent, en augmentant les débouchés de Tournai, d'Autrive, d'Audenarde ou de Gand? Si l'on augmente les débouchés de Tournai sans augmenter en même temps ceux d'Autrive, on ne fera que déplacer le mal; on diminuera le mal entre Antoing et Tournai, mais on l'augmentera proportionnellement entre Tournai et Autrive. Si l'on augmente les débouchés de Tournai et d'Autrive sans augmenter celui d'Audenarde, ce sera la partie de l'Escaut entre Autrive et Audenarde qui verra augmenter le mal chez elle. Si enfin on augmente les débouchés à Audenarde, ce sera la partie de l'Escaut entre Audenarde et Gand qui deviendra beaucoup plus calamiteuse, et ainsi de suite.

Ces conseils communaux se trompent en prétendant que les écluses de Gand sont tenues fermées lorsqu'elles devraient être ouvertes.

Le service de ces écluses est fait très-régulièrement, mais le débouché d'Audenarde ne pouvant, dans l'état actuel des choses, donner assez promptement passage aux eaux d'amont, il en résulte qu'il existe quelquefois encore des inondations en amont d'Audenarde lorsqu'à Gand les eaux ont déjà baissé jusqu'à leur jauge ordinaire et ne nécessitent par conséquent plus l'ouverture entière des écluses de Gand.

Les pétitionnaires ne nous paraissent pas assez tenir compte de ce que le bassin de Gand a, dans l'état actuel des choses, à recevoir non-seulement les eaux du haut Escaut, mais encore celles de la Lys qui sont au moins aussi abondantes que celles de l'Escaut.

Le canal de dérivation qu'ils voudraient voir creuser d'un point en amont de Gand vers Melle serait une calamité immense pour tout l'Escaut inférieur depuis cette commune, située à une lieue en aval de Gand, jusqu'à Anvers, aussi longtemps que, par l'achèvement du prolongement du canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à la mer du Nord, à Heyst, on n'aura pas le moyen de débarrasser le bassin de Gand et l'Escaut inférieur des eaux surabondantes de la Lys.

Quand ce canal dit de Schipdonck sera achevé, rien ne sera plus facile que de faire arriver promptement les eaux surabondantes du haut Escaut dans le bas Escaut et de soustraire ainsi toute la vallée supérieure de l'Escaut aux inondations désastreuses dont elle se plaint avec raison.

Mais jusques-là on ne ferait que déplacer le mal et, pour se convaincre de ce que la vallée du bas Escaut aurait à souffrir, si dans l'état actuel des choses on creusait le canal de Melle, il suffit de se rendre compte de la situation topographique de l'Escaut inférieur.

Voici les renseignements qui ont été donnés à cet égard par un membre de la section centrale.

Le flux et le reflux de la mer se font sentir sur l'Escaut jusqu'à l'écluse de la Pécherie à Gand où leur action vient expirer en quelque sorte.

Le bas Escaut depuis Gand jusqu'à Anvers, par suite de ses nombreuses et grandes sinuosités, qui forment autant de barrages ayant pour effet d'entraver le prompt écoulement des eaux, a une longueur totale de 95 kilomètres.

La pente du lit du fleuve n'est que de 108 millièmes de mètre par mètre courant.

La tablette de l'écluse de la Pêcherie à Gand et le sol riverain de cette écluse ne se trouvent élevés respectivement que de 0^m,90 et de 1^m,18 au-dessus de la surface de l'eau à la marée haute *ordinaire* à Anvers. On ne saurait nier qu'une situation topographique pareille présente les plus grands dangers et exige par conséquent une très-grande circonspection dans les travaux à exécuter en amont du bas Escaut.

Nous pensons qu'outre l'achèvement aussi prompt que possible du prolongement du canal de Schipdonck jusqu'à la mer du Nord, M. le Ministre des Travaux Publics devrait donner des instructions pressantes à MM. les gouverneurs et ingénieurs en chef des provinces où les inondations calamiteuses dont se plaignent les pétitionnaires se produisent, pour que les propriétaires et au besoin les communes intéressées usent aussi, pour combattre ces inondations, d'un moyen qui est entièrement à leur disposition et que plusieurs siècles de pratique pour l'écoulement des eaux d'inondation des polders ont démontré être excellent dans les résultats. Nous voulons parler de l'institution d'associations de wateringues.

Ce moyen a été fortement recommandé par la commission spéciale, instituée en 1841, à l'effet de rechercher les mesures à prendre pour remédier aux inondations extraordinaires des rives de l'Escaut et de ses affluents.

Par suite de cette recommandation, la loi du 18 juin 1846 a, par son art. 4, autorisé le Gouvernement à faire un règlement d'administration publique pour l'institution et l'organisation d'administrations de wateringues dans l'intérêt de l'assèchement, de l'irrigation et de l'amélioration des rives et des vallées de l'Escaut, de la Lys et de la Dendre.

Ce règlement a été décrété par arrêté royal du 9 décembre 1847. Il n'est autre chose qu'une charte perfectionnée des wateringues qui régissent nos polders.

Il conserve aux wateringues toute leur administration essentiellement locale et agricole.

Les autorités provinciales et celles du Département des Travaux Publics n'interviennent que pour exercer un droit de surveillance qui empêche ces wateringues de se nuire les unes aux autres et aussi d'exécuter des travaux qui pourraient causer des préjudices aux intérêts généraux de la navigation, du commerce et de l'industrie.

Déjà un certain nombre de wateringues sont instituées. Elles ont exécuté des travaux d'assèchement, de drainage et d'irrigation et, quoiqu'il en résulte très-peu de frais pour chacun des propriétaires intéressés, elles ont obtenu d'excellents résultats. L'État n'intervenant pas financièrement n'a de ce chef à porter aucune allocation au budget, et nous pensons que la loi du 18 juin 1846 devrait être rendue applicable à toutes les vallées du pays.

L'article est adopté.

ART. 18. *Lys dans les deux Flandres. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire.	fr.	29,170
— extraordinaire		16,400
Total	fr.	45,570

Adopté sans observation.

ART. 19. *Lys dans les deux Flandres. — Travaux de construction de deux ponts de halage carrossables dans la ville de Courtrai. — Complément de la dépense.*

Charge extraordinaire fr. 10,000

La 2^e section a demandé si cette dépense ne devait pas être partagée entre l'État et la ville de Courtrai.

M. le Ministre a fait connaître à la section centrale que déjà des dépenses faites par la ville de Courtrai pour concourir à l'amélioration de la Lys avaient eu lieu et qu'en outre un industriel de la localité avait concouru à l'établissement de ces deux ponts, en cédant gratuitement à l'État une partie de sa propriété longeant la morte Lys sur une longueur de 325 mètres pour y établir un chemin public de 9^m.75 de largeur.

Le crédit est adopté.

ART. 20. *Meuse dans les provinces de Namur et de Liège. — Entretien et amélioration.*

Charge ordinaire	fr.	25,100 00
Id. extraordinaire		220,000 00
Total	fr.	<u>245,100 00</u>

La 3^e section, trouvant les crédits demandés pour la Meuse hors de toute proportion avec ceux réclamés pour les autres rivières, a désiré connaître la cause de ces dépenses considérables qui se poursuivent pour la Meuse depuis un grand nombre d'années.

Dans la 4^e section, un membre a fait observer que les bateliers qui exploitent les passages d'eau ne sont pas forcés, après le coucher du soleil, de traverser la rivière. Il en résulte un préjudice très-grand pour les ouvriers qui ne peuvent profiter des derniers transports journaliers, tandis que les personnes qui ont de l'argent à donner trouvent le moyen de passer la rivière à toutes les heures de la nuit.

La 5^e section a voté le crédit ordinaire, mais elle s'est abstenue quant au crédit extraordinaire de 220,000 francs. Elle a pensé qu'en présence du déficit de 940,000 francs (déficit qui n'existe plus aujourd'hui) que présentait alors le budget des voies et moyens, il y avait lieu d'ajourner l'exécution de quelques travaux d'amélioration ou d'achèvement de canaux et de cours d'eau.

La 6^e section a demandé quels sont les travaux qui doivent encore être faits à la Meuse, et si ceux qu'on a exécutés ont répondu à l'attente du Gouvernement.

Note de M. le Ministre des Travaux Publics, en réponse aux observations ci-dessus des sections.

« 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^m,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 Lim-
 » bourg et d'Anvers.

» Un premier pas a été fait pour atteindre ce but par la construction du canal
 » latéral de la Meuse, de Liège à Maestricht, décrété par une loi du 16 mai 1845,
 » qui assure à la navigation en descente, mais seulement *en aval de Liège*, un
 » tirant d'eau de 2^m,10, égal à celui du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et qui
 » met Liège en communication, 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 construc-
 » tion 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, outre l'embou-
 » chure du canal latéral, à l'aval de Liège, et la limite du bassin houiller, à Cho-
 » kier, un tirant d'eau constant et *minimum* de 2^m,10, qui mit cette navigation
 » en harmonie avec celle 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 décembre 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 nuisi-
 » bles à la marche des bateaux, et dans l'établissement de chemins de halage
 » représentant une largeur de 4 mètres au moins en crête et élevés partout au-
 » dessus de l'étiage à la hauteur de 5^m,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 ^m ,50
» La longueur des passes qui restent à construire étant de . . .	16,445 ^m ,00
» l'étendue totale des chenaux artificiels, après l'entière exécution	
» des améliorations projetées, sera de	43,967 ^m ,50

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

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

	» D'autre part . . . fr.	2,203,918 57
» Les dépenses qui restaient à faire, à la fin de l'année 1853,		
» sont évaluées :		
» 1° Pour la construction de chenaux artifi-		
» ciels, à fr.	844,700	»
» 2° Pour l'amélioration des chemins de ha-		
» lage, à	537,600	»
» 3° Pour travaux imprévus, à	118,781 43	
	» Total fr.	<u>1,521,081 43</u>
» L'ensemble des travaux précités donnera donc lieu à une		
» dépense de fr.	3,723,000	»

» 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 1853, un crédit annuel extraordinaire de 200,000 francs au budget du Département des Travaux Publics.

» En admettant que les chenaux artificiels ne répondent point entièrement aux prévisions primitives et ne donnent, sur tout le parcours du fleuve, qu'un mouillage *minimum* de 1 mètre à 1^m,20. au lieu de 1^m,50 que les calculs promettaient, l'amélioration produite par l'application 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 bateaux 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 amélioré 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 convenablement le régime de la rivière en cet endroit.

» L'exploitation des passages d'eau fait partie des attributions de l'administra-

» tion des domaines qui détermine les conditions de leur mise à ferme. Le Département des Travaux Publics s'empresse de donner connaissance à celui des Finances, de l'observation présentée par la 4^e section, en ce qui concerne les passages d'eau existant sur la Meuse. »

M. le Ministre des Finances a, en outre, fait connaître qu'il était disposé à faire droit à l'observation faite dans la 4^e section. Il a soumis cette affaire à une instruction qui a pour objet les mesures à prendre pour faire cesser l'inconvénient signalé relativement aux passages d'eau de la Meuse, soit dès à présent, soit à l'expiration des baux par application des art. 42 et 43 de la loi du 6 frimaire an VII qui régit la matière.

Par suite de toutes les observations ci-dessus, la section centrale a adopté cet article.

Toutefois, deux membres se sont abstenus sur le chiffre de 220,000 francs à cause des sommes considérables qu'il faudra encore consacrer à ces travaux à la Meuse.

L'utilité de ces dépenses a cessé, suivant eux, d'être la même depuis la création du chemin de fer de Liège à Namur, dont les transports ont pris un si grand développement.

ART. 21. *Meuse dans la province de Limbourg.*

Charge ordinaire	fr.	32,000
— extraordinaire		70,000
Total	fr.	<u>102,000</u>

La 2^e section, par les mêmes motifs qu'elle a exprimés à l'art. 20, n'adopte que le crédit ordinaire de 52,000 francs.

Note fournie à la section centrale par le Département des Travaux Publics, à l'appui de ce crédit extraordinaire.

« La note préliminaire publiée à l'appui du projet de budget de l'exercice 1855, » a fait remarquer que la somme présumée nécessaire à l'entretien ordinaire de la » Meuse, dans la province de Limbourg, est inférieure de près de 9,000 francs à » la somme correspondante du bail actuel.

» Cette diminution pouvant être attribuée à ce que la moitié des bermes sera » garantie, à cette époque, par des moellons de fort échantillon, qui, par leur » présence, réduisent beaucoup les dégradations annuelles, et à ce que la quantité » de gravier à répandre sur le chemin de balage sera moins considérable, l'on a » pensé qu'il était de l'intérêt bien entendu de l'État de continuer à garantir, le » plus tôt possible, de la même manière, toutes les bermes. La somme nécessaire » à cet effet ayant été évaluée à 180,000 francs, l'on a, dans le but de mettre les » rives du fleuve dans un état convenable et de réduire vraisemblablement, dans » un avenir prochain, les charges d'entretien, proposé de répartir cette somme » sur les trois années du nouveau bail, c'est-à-dire sur les exercices 1855, 1856 » et 1857,

» L'on a, d'autre part, jugé indispensable de pouvoir disposer, pendant chacune
 » de ces trois années, d'une somme de 10,000 francs, à affecter à l'exécution
 » éventuelle d'ouvrages de défense qui seraient rendus nécessaires par des modi-
 » fications que pourrait subir la direction des eaux de la Meuse. »

La section centrale a adopté cet article.

ART 22. *Dendre.*

Charge ordinaire	fr. 12,446 56
— extraordinaire	22,900 00
Total	<u>fr. 35,346 56</u>

La 2^e section charge son rapporteur de demander pourquoi le Gouvernement n'a pas proposé un crédit extraordinaire assez important pour continuer les travaux d'amélioration de la Dendre, commencés en vertu de la loi du 20 décembre 1851?

La 6^e section demande quelles sont les intentions du Gouvernement, relativement aux travaux d'amélioration de la Dendre, décrétés par la loi précitée du 20 décembre?

Note du Ministre, en réponse aux observations ci-dessus.

« Les travaux à effectuer à la Dendre ont un double caractère : l'amélioration
 » de l'écoulement des eaux et l'amélioration de la navigation.

» En ce qui concerne l'amélioration de l'écoulement des eaux, il y a lieu de
 » procéder, par rapport à la Dendre, ainsi que l'on procède par rapport aux autres
 » rivières du pays, dans les vallées desquelles des travaux doivent être entrepris
 » dans le but d'accélérer l'écoulement des eaux, c'est-à-dire d'augmenter les dé-
 » bouchés des ouvrages d'art, en commençant par l'aval et en remontant succes-
 » sivement vers l'amont, marche que l'on est forcé de suivre si l'on veut éviter
 » de déplacer le mal au lieu d'y porter remède.

» La plupart des travaux que le Département des Travaux Publics a fait entre-
 » prendre jusqu'à ce jour, et à l'exécution desquels il compte affecter une notable
 » partie du crédit de 500,000 francs qui lui a été alloué par l'art. 8, § 13 de la loi
 » du 20 décembre 1851, pour l'amélioration de la Dendre, ont le double caractère
 » qui vient d'être indiqué; il était donc logique, ainsi que cela vient d'être dit,
 » que leur exécution eût lieu vers l'aval. Le relevé qui va suivre indique les tra-
 » vaux entrepris sur la Dendre, au moyen du crédit précité, à partir d'Ath jus-
 » qu'à Termonde.

» 1^o Pont de 6 mètres d'ouverture, construit sur le canal de cein-
 » ture à l'entrée de la ville d'Ath, sous le chemin de fer de Tournai
 » à Jurbise Pr mémoire.

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

» 3^o Appropriation à la même navigation éventuelle, du pont

« construit sur le fossé d'Ath pour le service du chemin de fer de	
» Dendre-et-Waes.	<i>Pr mémoire.</i>
» 4° Travaux de dévasement du bras navigable de la Dendre, dans	
» la traverse de la ville d'Ath.	1,998 »
» 5° Construction d'un barrage-déversoir sur la Dendre, à Pollaere,	
» et d'un ponceau à Sandbergen.	106,400 »
» 6° Construction d'un barrage-déversoir sur la Dendre, à Den-	
» derleeuw	111,900 »
» 7° Acquisition et expropriation judiciaire des propriétés néces-	
» saires à l'établissement des barrages de Pollaere et de Denderleeuw.	103,247 48
» 8° Renouvellement des longcrans du pont-levis établi sur la	
» Dendre, à Denderleeuw	176 54
» 9° Travaux de fascinages et de terrassements aux talus du che-	
» min de halage	1,123 25
» 10° Achat du moulin à drèche situé sur une dérivation de la	
» Dendre, à Alost	22,354 64
» 11° Travaux à exécuter à l'effet de convertir les écluses du	
» moulin à drèche d'Alost, en une seule écluse de décharge. . . .	7,130 »
» 12° Travaux effectués pour le coulage de blocailles	1,400 »
» 13° Travaux extraordinaires de restauration	381 04
» 14° Achat de quatre moulins situés sur la Dendre, à Ter-	
» monde.	40,064 06
» 15° Établissement d'une dérivation provisoire, à Termonde,	
» pour faciliter l'exécution des travaux de restauration de l'écluse	
» de cette ville	5,855 »
» 16° Frais d'études, traitement du personnel chargé de la sur-	
» veillance des travaux	6,663 50
	<hr/>
» Total	fr. 408,711 29

» Le montant des engagements pris et des dépenses faites s'élevant, ainsi que
 » cela vient d'être établi, à la somme de fr. 408,711-29, et le crédit dont dispose
 » le Gouvernement étant de 500,000 francs, il y a un restant disponible de
 » fr. 91,288-71, sur lequel devra toutefois être imputée la dépense, estimée
 » approximativement à 50,000 francs, résultant des travaux à effectuer aux trois
 » ponts situés à Ath et mentionnés sous les nos 1, 2 et 3 du relevé qui précède.

» Les travaux d'amélioration à effectuer à la Dendre devant être entrepris d'une
 » manière successive, le Département des Travaux Publics pense que l'on pourrait
 » faire pour la Dendre ce que, depuis plusieurs années, l'on fait pour la Meuse, la
 » Dyle et le Demer, c'est-à-dire porter au budget de ce Département, de chaque
 » exercice, une allocation destinée à l'exécution des améliorations projetées. Dans
 » cet ordre d'idées, le crédit à affecter aux travaux d'amélioration de la Dendre
 » devrait être de 100,000 francs au moins. »

M. le Ministre compte le porter à ce chiffre au budget de 1856, et le portera
 ensuite consécutivement aux budgets suivants jusqu'à ce que ces travaux soient

complets. Il aurait déjà demandé un pareil chiffre au budget de 1853, si la somme allouée par la loi de décembre 1851 se trouvait épuisée.

Il n'y a donc pas lieu d'examiner cette question pour le moment.

Le chiffre de fr. 35,346-56 est adopté.

ART. 23. *Rupel.*

Charge ordinaire	fr. 15,000	
— extraordinaire	85,000	
		100,000

ART. 24. *Dyle et Démer.*

Charge ordinaire	fr. 19,500	
— extraordinaire	140,000	
		159,500

ART. 25. *Senne.*

Charge ordinaire	fr. 2,250	
— extraordinaire	6,000	
		8,250

La 5^e section ne vote pas les crédits proposés extraordinairement à ces articles, se référant à ses motifs mentionnés à l'art. 20.

Sur l'art. 24, la 3^e section demande que le crédit soit réparti d'une manière plus équitable entre la Dyle et le Démer.

La section centrale désire savoir quelles ont été jusqu'ici les bases de la répartition.

Note du Ministre en réponse à ces observations.

« Une somme de 85,000 francs est demandée pour être affectée à l'exécution de travaux d'amélioration du régime du Rupel.

» Les travaux projetés consistent dans l'exhaussement des différents épis, dans la construction de nouvelles jetées en briquillons et dans le redressement de la rivière, à son embouchure.

» Ils seront la continuation des améliorations entreprises jusqu'à ce jour.

» Il serait d'autant plus fâcheux de ne pas allouer le crédit demandé que l'État a consacré, à l'acquisition de la plupart des terrains nécessaires à leur exécution, une notable partie du crédit alloué, pour le service du Rupel, au budget de 1854.

» ART. 24.

» Une somme de 140,000 francs est demandée pour être affectée à la continuation des travaux d'amélioration du régime de la Dyle et du Démer.

» Les travaux à effectuer à ces rivières ont un double but : l'amélioration de la navigation et l'amélioration de l'écoulement des eaux.

» Dans l'exécution de ceux qu'il a fait effectuer jusqu'à ce jour, le Gouvernement a tenu compte de l'avis de la commission qui a été chargée de rechercher quelles

» seraient, dans son opinion, les mesures qu'il y aurait lieu de prendre, pour
 » atteindre le but que l'on se propose, il a tenu compte surtout de la nécessité
 » qu'il y avait de créer à l'aval des débouchés suffisants avant de travailler à
 » l'amont.

» C'est en ayant égard à la nécessité qu'il y avait lieu de procéder de la sorte,
 » que le Département des Travaux Publics a effectué la répartition des crédits
 » qu'il a obtenus jusqu'à ce jour.

» ART. 25.

» Une somme de 6,000 francs est demandée pour la continuation des travaux
 » de construction d'un perré le long de la dérivation de la Senne, ouverts à
 » Vilvorde, aux frais de l'État, dont les berges se trouvent dans une situation
 » déplorable. »

Ces trois articles sont adoptés.

ART. 26. *Canal de Gand à Ostende.*

Charge ordinaire	fr.	21,505
— extraordinaire		15,500
		<hr/>
Total	fr.	38,005

Un membre de la 6^e section se plaint des inondations annuelles de l'arrondissement d'Ostende; il prétend que les eaux, avant d'arriver à la mer, doivent faire un grand détour.

La section charge son rapporteur de demander des renseignements à ce sujet et désire savoir à quel point sont arrivés les travaux d'une commission mixte, qui a été nommée et qui était composée de fonctionnaires et de délégués des wateringues.

M. le Ministre a répondu par les observations suivantes :

« A l'occasion de plaintes qui s'étaient produites, le gouverneur de la Flandre
 » occidentale, déférant au désir qui lui avait été exprimé à cet égard, a, par arrêté
 » du 12 mars 1852, institué une commission à l'effet de rechercher les causes de,
 » inondations qui affligent une partie de l'arrondissement d'Ostende et d'indiquer
 » quels seraient, dans son opinion, les moyens qui pourraient y porter remède.

» Cette commission a été composée de délégués des diverses wateringues, sous
 » la présidence de l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la pro-
 » vince.

» Le Département des Travaux Publics a fait connaître au gouverneur de la
 » Flandre occidentale, sous la date du 4 mars 1853, qu'il est disposé à autoriser
 » un fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées à dresser le plan d'en-
 » semble et le nivellement général des terres qui déversent leurs eaux à la mer,
 » par l'écluse de Camerlyneckx et d'acquiescer en cela à la demande de la com-
 » mission instituée, mais que, comme il s'agit ici de l'intérêt des diverses wate-
 » ringues représentées, il importe que préalablement elles prennent l'engagement
 » formel de supporter la dépense qui résultera de la formation du plan d'ensemble
 » et du nivellement précités.

» Depuis cette époque aucune communication n'a été faite au Département des Travaux Publics.

» Les inondations auxquelles la question posée fait allusion, sont des inondations locales auxquelles les wateringues intéressées doivent, si possible, porter remède elles-mêmes et de leurs propres ressources. »

Un membre de la section centrale a insisté fortement pour que le Gouvernement soit invité à rappeler à l'autorité provinciale de la Flandre occidentale cette affaire importante qui lui paraît, vu les graves intérêts qui y sont rattachés, exiger la plus prompte solution possible. Cette invitation a été faite par la section centrale.

Au moment de déposer son rapport sur le bureau de la Chambre, la section centrale a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics la demande d'un crédit nouveau de 85,000 francs, à ajouter à l'art. 26 du budget, pour *la reconstruction des siphons du pont de Stalhille et du Passegat*, sous le canal de Bruges à Ostende.

Chacun de ces siphons est évalué devoir coûter 40,000 francs, et une somme de 5,000 francs est, en outre, jugée nécessaire pour pourvoir, à partir du 1^{er} janvier 1853, à l'entretien des travaux provisoires exécutés au siphon du Passegat, pour lesquels, en y comprenant la dépense d'entretien jusqu'au 31 décembre de cette année, le Ministre se propose de demander ultérieurement, au budget de 1854, un crédit supplémentaire de 25,500 francs.

La nécessité de la reconstruction de ces siphons a été démontrée par un grave accident survenu, dans la nuit du 12 au 13 octobre, à celui du Passegat.

L'eau du canal s'est élevée à environ 2 mètres au-dessus du niveau du sol adjacent. Il a été constaté qu'il existait des affouillements de plusieurs mètres de profondeur sous le corps du siphon, et que, par là, une communication s'était établie entre les poldres et le canal, l'eau ayant produit de profondes excavations sous les digues de ce dernier. La contrée environnante s'est trouvée exposée à une inondation désastreuse et la navigation a été entravée.

La section centrale a alloué la majoration de crédit demandée.

ART. 27. *Canal de Mons à Conlé.*

Charge ordinaire	fr.	9,985
— extraordinaire.		101,000
	Fr.	110,985
Amendement proposé par le Ministre		17,000
Total.	fr.	127,985

La 5^e section s'est opposée à l'allocation extraordinaire de 101,000 francs par les mêmes motifs qu'à l'art. 20.

La 2^e section a demandé :

1^o Quels sont les endroits où le Gouvernement se propose de construire des murs de quai ?

2° Si ces murs sont destinés à remplacer ceux qui ont été construits par les communes ou par des particuliers ?

Note du Ministre en réponse à ces questions.

« Un crédit de 85,000 francs est demandé au projet de budget de l'exercice » 1855, pour être affecté à la construction de murs de quai le long du canal de » Mons à Condé.

» Il ne s'agit point ici de remplacer des quais construits par des communes ou » par des particuliers, mais de remplacer les talus du canal sur les points où la » navigation offre le plus d'activité, par des murs verticaux. Il est à remarquer » que ce canal est l'un de ceux de la Belgique, sur lesquels s'effectuent le plus de » transports de matières pondéreuses et encombrantes, et que de cette activité » même et de la nature des matières transportées résultent de fréquents embarras » dans la circulation des bateaux.

» C'est notamment les talus des bassins de chargement que l'on projette de » remplacer par des murs de quai. L'exécution de ce travail est depuis longtemps » déjà et instamment réclamée par l'industrie charbonnière. »

Quant à l'augmentation de 17,000 francs, voici l'analyse des motifs de cette augmentation qui nous ont été donnés par le Ministre, dans ses lettres du 28 juin et du 11 septembre derniers :

Depuis la construction du canal de Mons à Condé des inondations désastreuses désolent fréquemment la vallée de la Haine.

Les Gouvernements français et belge se sont entendus au sujet des travaux à exécuter dans les deux pays en vue de remédier autant que possible à un état de choses qui donne lieu à de nombreuses réclamations.

Une commission mixte, composée d'ingénieurs des deux pays, a recherché ce qu'il convenait de faire. Elle a reconnu qu'on ne pouvait faire mieux pour le moment que de mettre à exécution le projet de travaux à exécuter en France tel qu'il a été présenté par les ingénieurs français.

La dépense d'exécution de ces travaux a été estimée par la commission devoir s'élever à 51,000 francs et devoir être supportée pour un tiers, soit 17,000 francs, par chacune des parties intéressées, savoir : la France, la Belgique et l'association française des vallées de la Haine et de l'Escaut. Cette association et les Gouvernements français et belge, ont tous trois consenti à accepter cette charge de 17,000 francs. Toutefois le Gouvernement belge ne s'est engagé qu'à présenter aux Chambres la demande de ce crédit. Le Ministre des Travaux Publics de France a déclaré qu'il était prêt à faire commencer les travaux, aussitôt que le concours de la Belgique aura pu être réalisé.

La section centrale, n'ayant pas été mise à même de prendre en connaissance de cause une décision conforme à ce qu'exigent les intérêts belges, a cru devoir s'abstenir. Elle pense que, lorsqu'il s'agit d'exécuter des travaux à frais communs et dans l'intérêt, non-seulement du pays, mais en outre dans l'intérêt des pays étrangers, il faut recourir à une loi spéciale, votée en connaissance de cause, après un examen approfondi. Elle maintient le chiffre de 110,985 francs.

ART. 28. *Canal de la Campine dans les provinces de Limbourg et d'Anvers :*

Charge ordinaire.	fr. 45,020
— extraordinaire	8,150
Total	51,170

La 5^e section a demandé des explications relativement à l'usage que l'on a fait des constructions situées le long du canal de la Campine, et qui, paraît-il, ont servi d'habitation aux ingénieurs pendant l'exécution des travaux.

Note donnée en réponse à cette demande d'explications par M. le Ministre.

« Deux pavillons et une baraque ont été construits le long de la première section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, dans l'intérêt de la direction et de la surveillance des travaux de construction de cette voie navigable.

» L'un des deux pavillons avait été établi, à Lommel, sur un terrain appartenant à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé de la direction des travaux dont il s'agit, et avait été affecté, dans le principe, au logement des agents chargés de leur surveillance.

» La charpente, dont il se composait en grande partie, reposait sur des caves-cuisines en maçonnerie que l'ingénieur en chef précité avait fait construire, à ses frais, dans la prévision de les faire surmonter par un bâtiment lorsque ledit pavillon, devenu inutile au service de l'État, serait ou vendu ou reconstruit sur tout autre point de la Campine.

« Le second des deux pavillons a été construit sur la rive gauche du canal, à Neerpelt, et la baraque à l'endroit où commence la 2^e section du canal, près du pont suspendu établi sur le chemin de Lommel, à Postel.

» Par suite de l'achèvement complet de la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, et comme conséquence d'une ouverture qui lui avait été faite dans ce sens, *dès le 31 mai 1850*, le Département des Finances a, par décision du 17 juin suivant, autorisé 1^o la vente, au profit du trésor, des matériaux à provenir du démontage de la partie supérieure du pavillon établi à Lommel, et 2^o la prise de possession, au nom du domaine, pour qu'il en fût disposé de la manière la plus profitable aux intérêts de l'État, du pavillon de Neerpelt et de la baraque désignée ci-dessus.

» Trois pavillons, appartenant à l'État, ont été établis le long de la 2^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et de son embranchement vers Turnhout, sur le territoire des communes de Gheel, de Desschel et de Ravels.

» Devenus entièrement inutiles au service de ces voies navigables, par suite de l'achèvement complet des travaux, ces trois pavillons ont été remis au domaine pour qu'il en fut disposé de la manière la plus avantageuse à l'État, aux termes de la décision que, sur la proposition qui lui en fut faite par celui des Travaux Publics, *dès le 10 août 1850*, le Département des Finances a prise le 23 du même mois. »

L'article est adopté.

ART. 29. *Canal d'embranchement vers Turnhout :*

Charge ordinaire	8,075
— extraordinaire	3,225
Total fr.	<u>11,300</u>

ART. 30. *Petite Nèthe canalisée :*

Charge ordinaire fr.	11,500
— extraordinaire	10,500
Total fr.	<u>22,000</u>

ART. 31. *Moervaert :*

Charge ordinaire fr.	1,695
— extraordinaire	2,200
Total fr.	<u>3,895</u>

Ces trois articles ont été adoptés, sans observation, par toutes les sections.

ART. 32. *Canal de Deynze à Schipdonck fr. 4,649*

La 4^e section a désiré savoir à quel degré d'avancement se trouve arrivé actuellement l'exécution du prolongement de ce canal jusqu'à la mer du Nord. Il est d'autant plus urgent d'achever ce grand et utile ouvrage qu'il est destiné à remédier aux inondations calamiteuses des bassins importants de l'Escaut et de la Lys.

Note du Ministre en réponse à cette question.

« Le prolongement jusqu'à la mer du Nord du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à Schipdonck, a été subdivisé en trois sections, savoir :

- » 1^o La section de Schipdonck à Maldegem;
- » 2^o La section de Maldegem à Damme;
- » 3^o La section de Damme à la mer.

» Les évaluations qui ont été faites des diverses dépenses, auxquelles donnera lieu l'exécution de chacune de ces trois sections de canal, se répartissent de la manière suivante :

» *Section de Schipdonck à Maldegem.*

» 1 ^o Propriétés à exproprier fr.	850,000
» 2 ^o Travaux de terrassements.	970,000
» 3 ^o Construction des ouvrages d'art	<u>475,000</u>
	2,275,000

» D'autre part. 2,273,000

» *Section de Maldegem à Damme.*

» 1° Propriétés à exproprier fr.	710,000	
» 2° Travaux de terrassements.	4,194,000	
» 3° Construction des ouvrages d'art	513,000	
		2,417,000

» *Section de Damme à la mer.*

» 1° Propriétés à exproprier fr.	442,000	
» 2° Travaux de terrassements.	817,000	
» 3° Construction d'une écluse à décharge à la mer » et d'une écluse de garde	732,000	
» 4° Tablier en fer de deux ponts	36,000	
		2,047,200

» Dépenses diverses se rapportant aux trois sections de canal. 224,000

» Ensemble. fr. 6,963,200

» Le relevé suivant indique celles des dépenses ci-dessus renseignées par rapport auxquelles le Département des Travaux Publics a, jusqu'à ce jour, pris des engagements :

» 1° L'entreprise de la construction d'une écluse de décharge » à la mer et d'une écluse de garde, a été adjugée au prix de fr.	823,000	»
» 2° L'entreprise des travaux de terrassements de la section de » canal, comprise entre Schipdonck et Maldegem, a été adjugée » au prix de	993,000	»
» 3° Des actes d'acquisition des propriétés nécessaires à l'éta- » blissement de la section de canal, comprise entre Damme et la » mer, ont été approuvés jusqu'à concurrence d'une somme de	549,311	35
» 4° Des actes d'acquisition des propriétés nécessaires à l'éta- » blissement de la section de canal, comprise entre Maldegem et » Damme, ont été approuvés jusqu'à concurrence d'une somme de	326,357	58
» 5° Des actes d'acquisition des propriétés nécessaires à l'éta- » blissement de la section de canal, comprise entre Schipdonck et » Maldegem, ont été approuvés jusqu'à concurrence d'une somme » de	49,298	65
» 6° Il a été soldé, du chef des traitements du personnel chargé » de la surveillance des travaux et de divers autres chefs, une » somme de	89,490	09
		2,834,457
» Ensemble. fr.	2,834,457	65

» Il est indispensable d'ajouter au montant des engagements pris jusqu'à ce jour :

» 1° La différence entre le total des acquisitions de propriétés faites pour la section de canal, comprise entre Schipdonck et Maldegem, et le total de l'évaluation des propriétés nécessaires à l'établissement de cette même section, soit une somme de fr. **780,701 35**
 » 2° Pour les traitements et dépenses diverses une somme ronde de **100,000 »**
 » Ensemble. fr. **880,701 35**

» Pour faire face aux engagements qu'il a contractés, jusqu'à présent, le Département des Travaux Publics devra donc pouvoir disposer d'une somme totale de. fr. **5,715,159 »**

» Le crédit alloué par l'art. 8, § 4, de la loi du 20 décembre 1851, étant de **2,500,000 »**

» il y a, pour couvrir les engagements pris, une insuffisance constatée d'au moins fr. **1,215,159 »**

» Aux termes du cahier des charges de l'entreprise, les travaux de construction d'une écluse de décharge à la mer et d'une écluse de garde devront être terminés le 31 décembre 1855.

» Un délai de quinze mois pour terminer les travaux de terrassements de la section de canal, comprise entre Schipdonck et Maldegem, est accordé à l'adjudicataire de cette entreprise, aux termes de son contrat, à partir de l'époque à laquelle il aura reçu l'ordre de les commencer.

» Le Gouvernement ne pourra prendre de nouveaux engagements quant à l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art qui restent à entreprendre sur les sections de Maldegem à Damme et de Damme à la mer, qu'après que les crédits nécessaires auront été, par la Législature, mis à la disposition du Département des Travaux Publics. »

Ces crédits, vu l'extrême urgence qu'il y a d'achever le plus promptement possible en présence des calamités qui affligent les vallées importantes de l'Escaut et de ses affluents, il les demandera à la Législature au fur et à mesure de l'exécution possible des travaux et de ce que permettra d'y consacrer notre situation financière.

L'article est adopté.

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

Charge ordinaire. **9,000**

Adopté par toutes les sections, sans observation.

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

Charge ordinaire. **36,950**

La 1^{re} section a renouvelé ici les observations qu'elle a faites à l'art. 12 au sujet des bateaux à vapeur (voir à l'art. 12 ci-dessus).

ART. 55. *Canal de Zelzaete à la Mer du Nord.* — Complément de la dépense :

Charge extraordinaire 555,000

La 5^e section s'est abstenue au moins pour la moitié de ce crédit.

Ce crédit a été adopté par toutes les autres sections.

Note de M. le Ministre des Travaux Publics.

« Une somme de 425,000 francs a été allouée au budget du Département des
» Travaux Publics de l'exercice 1854, comme premier crédit, pour la construc-
» de la 4^e et dernière section du canal de Zelsaete à la Mer du Nord.

» Il importait, aux termes des dispositions réglementaires sur la comptabilité de
» l'État, que pour que ce premier crédit ne dut point forcément rester sans em-
» ploi, des engagements fussent contractés avant l'expiration de l'année courante.
» Le Département des Travaux Publics a donc, sous la date du 16 août 1854,
» adjugé, moyennant une somme de 444,000 francs, l'entreprise des travaux de
» creusement et de construction des ouvrages d'art de la 4^e section du canal de
» Zelsaete, comprise entre l'Oosterput, à Bouchoute, et le village de St-Laurent.
» Ce même Département a dû prendre les mesures les plus promptes pour que
» l'adjudicataire des travaux put mettre la main à l'œuvre, c'est ainsi, qu'à l'heure
» qu'il est, il a déjà ratifié 140 actes d'acquisition des propriétés à occuper par le
» tracé de cette section de canal. Lesdites acquisitions comportent une dépense
» de fr. 141,989-04.

» Aux termes du contrat d'entreprise les travaux d'établissement du canal doi-
» vent être terminés dans les premiers mois de l'année 1856. L'opération des
» acquisitions de terrains doit donc forcément être continuée sans interruption.

» Les faits et les considérations, dont l'énonciation précède, établissent à l'évi-
» dence qu'il y a pour le Gouvernement une impossibilité absolue à ce qu'il con-
» sente à ce que le crédit de fr. 555,000, demandé au projet de budget de l'exer-
» cice 1855, soit scindé. »

La section centrale, considérant qu'il s'agit ici du complément d'une dépense qui
a été votée par la Législature après deux discussions longues et approfondies qui en
ont démontré la nécessité et l'urgence, a cru ne pouvoir pas se dispenser d'allouer
le crédit intégralement.

ART. 56. *Grande Nèthe.* fr. 5,000

ART. 57. *Yzer* 7,000

ART. 58. *Canal de Plaschendaele* 8,000

ART. 59. *Plantations* 25,000

ART. 40. *Frais d'études* 7,000

Tous ces articles ont été adoptés sans observation.

ART. 41. *Bacs et bateaux de passage* fr. 27,000

Mêmes observations de la 5^e section et même réponse du Ministre qu'à l'art. 17.

QUATRIÈME SECTION.

Ports et côtes.Art. 42. *Port d'Ostende.*

Charge ordinaire.	fr. 45,845
— extraordinaire	147.000
Total	<u>fr. 190,845</u>

La 1^{re} section a chargé la section centrale de demander des renseignements sur l'augmentation des dépenses du port d'Ostende, et pourquoi il n'en reste pas une partie à charge de la ville, comme cela se fait à Nieuport ?

La 2^e section demande s'il y a des droits de quais au profit de l'État au port d'Ostende, et, dans la négative, s'il ne serait pas convenable d'en établir ?

La 5^e section n'adopte pas le crédit extraordinaire de 75,000 francs, par les motifs donnés par elle à l'art. 20.

Note du Ministre, en réponse aux observations ci-dessus.

« Des travaux qui s'exécutent au port d'Ostende, les uns sont, quant à la
» dépense, entièrement à la charge de l'État ; les autres sont, par moitié, à charge
» de l'État et de la *ville d'Ostende*.

» Ce mode de répartition a été réglé par un arrêté royal du 6 juin 1821.

» Les faits, en ce qui concerne certains ouvrages du port d'Ostende, c'est-à-dire
» en ce qui concerne les écluses du bassin de commerce, sont donc en harmonie
» avec le vœu émis au sein de la 1^{re} section de la Chambre des Représentants.

» L'arrêté royal précité, du 6 juin 1821, mettait moitié à charge de l'État,
» moitié à charge de *la province*, les travaux à effectuer à l'avant-port d'Ostende
» et aux écluses de Slykens ; mais *la loi* du 22 avril 1849, portant fixation du
» budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1849, a décidé
» qu'à partir du 1^{er} janvier de cette même année, l'État y pourvoirait seul.

» Il est à remarquer que les travaux du port de Nieuport ne sont point en
» partie à charge de *la ville*, mais sont, aux termes de l'arrêté royal du 6 juin
» 1821, déjà cité à propos du port d'Ostende, pour deux tiers, à la charge de
» *l'État*, et, pour un tiers, à la charge de *la province*.

» L'on a toujours eu soin d'indiquer, d'une manière détaillée, comment et en
» vertu de quelles dispositions se répartissent les dépenses à effectuer, tant au
» port d'Ostende qu'à celui de Nieuport. C'est ce qui a encore eu lieu cette année.
» (*Voir* à cet égard les pages 51, 52 et 53 de la note préliminaire publiée avec le
» projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1855.
» n° 165 des documents parlementaires.)

» Il résulte de renseignements recueillis par le Département des Travaux
» Publics que la ville d'Ostende perçoit des droits de quai non-seulement sur les
» navires faisant usage, pendant plus de vingt-quatre heures, de ses bassins de
» commerce et de leurs quais, mais encore sur ceux qui se servent, au delà de ce
» laps de temps, des quais dépendant du port, tels que le quai des bateaux à
» vapeur et l'estacade à claire voie, dite *nouveau quai*. Le Département des Tra-

» vaux Publics appellera sur ce fait l'attention de celui des Finances, chargé du
» service des recettes (1).

» Le crédit de 75,000 francs, demandé au projet de budget de l'exercice 1855,
» est destiné à la continuation du prolongement du quai des bateaux à vapeur
» entrepris au moyen de crédits alloués, à cet effet, depuis quelques années, aux
» budgets du Département des Travaux Publics. L'achèvement de ce travail est
» vivement réclamé par l'administration de la marine de l'État et par la naviga-
» tion en général. »

Vu les observations ci-dessus, la section centrale a adopté l'art. 42.

Un membre a exprimé la crainte qu'il a de voir les travaux, exécutés au port d'Ostende, en vertu de la loi du 20 décembre 1851, gravement compromis pendant l'hiver si l'on ne s'empresse de les achever.

ART. 45. — *Port de Nieuport* fr. 13,935 35

Adopté sans observation.

ART. 44. — *Côte de Blankenberghe.*

Charge ordinaire.	fr. 97,800
— extraordinaire	40,100
Total.	fr. 137,900

La 5^e section, par ses motifs déduits à l'art. 20, est d'avis qu'une partie des travaux pourrait être ajournée.

Note du Ministre.

« Le crédit de 137,900 francs, demandé au projet de budget de l'exercice 1855,
» pour être effecté à l'exécution des travaux d'entretien de la côte de Blanken-
» berghe et des ouvrages d'amélioration que réclame la défense de cette côte, ne
» peut, en aucune manière, être réduit.

» Il est destiné, jusqu'à concurrence de 97,800 francs, à solder le prix de l'en-
» treprise de l'entretien adjugée pour un terme de trois années, qui prendra fin
» le 1^{er} avril 1856.

» Le surplus du crédit demandé est destiné :

- » 1^o Au prolongement en mer de deux jetées de la dernière section de la côte ;
- » 2^o à des travaux de consolidation des dunes.

(1) Un membre de la section centrale a fait connaître qu'en effet, et en vertu d'un arrêté royal, la perception des droits de quai et de bassin se fait au profit de la ville d'Ostende.

Le quai des bateaux à vapeur se trouve être la continuation du quai des pêcheurs qui a été construit et qui est entretenu par la ville. Les bassins appartiennent à la ville qui ne perçoit aucun droit des bateaux et navires de l'État quelque soit le quai et quelque soit le bassin où ils se placent. Il n'y a qu'un seul bateau à vapeur marchand qui se place quelque fois le long du quai appartenant à l'État. Tous les autres navires et bateaux qui s'y placent appartiennent à l'État ou sont à son service. Ces derniers sont les navires anglais qui transportent les dépêches, et qui, en vertu de conventions, sont exempts de tout droit de port. La dépense d'éclairage des quais est entièrement supportée par la ville d'Ostende.

» Le prolongement des jetées a pour but d'augmenter l'estran et de renforcer
» les dunes dans des endroits très-faibles de la côte.

» Les vagues passant au-dessus de la jetée d'Est du chenal de l'écluse de Heyst,
» lorsque le vent du nord-ouest souffle avec violence, et venant entamer fortement
» les dunes, l'on se propose de construire, comme moyen de défense, un perré en
» cet endroit.

» Il suffit de l'énonciation du but que l'on veut atteindre pour faire comprendre
» qu'il s'agit ici d'ouvrages dont l'exécution serait de nature à compromettre la
» sécurité du pays. »

L'article est adopté.

ART. 45. *Phares et fanaux.*

Charge ordinaire	fr. 1,100
— extraordinaire	1,000
Total.	<u>fr. 2,100</u>

La 6^e section demande quelles sont les intentions du Gouvernement sur le changement de feu à Ostende? M. le Ministre a été prié de vouloir communiquer à la section centrale le résultat de l'enquête qui a dû être faite.

Note du Ministre.

« Des réclamations se sont élevées, dans ces derniers temps, contre le peu de
» portée du phare d'Ostende.

» Un fonctionnaire, compétent de l'administration des ponts et chaussées, a été
» chargé d'étudier quelles seraient les mesures qu'il pourrait y avoir lieu de
» prendre à l'égard de cet ouvrage pour améliorer son système d'éclairage.

» Le rapport de ce fonctionnaire démontre, d'une manière concluante, qu'il
» n'y a d'autre parti à prendre que de laisser le phare d'Ostende dans son état
» actuel ou d'établir une nouvelle tour avec un appareil de premier ordre.

» Il a paru que le Gouvernement ne pouvait songer, en ce moment, à faire une
» dépense aussi considérable que celle qui résulterait de la construction d'une
» nouvelle tour. Avant, toutefois, de prendre une détermination définitive, le
» Département des Travaux Publics a résolu de soumettre à l'appréciation d'une
» commission la question de savoir ce qui pourrait avantageusement être entrepris
» pour améliorer le phare d'Ostende.

» Un arrêté ministériel, du 3 juillet 1854, institua la commission dont il s'agit,
» sous la présidence de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans
» la Flandre occidentale.

» Ce n'est que par un rapport du 31 octobre 1854 que le travail de la commis-
» sion instituée a été adressé au Département des Travaux Publics, qui, depuis
» cette date récente, n'a pu fixer son opinion, mais qui compte faire de ce travail
» un examen aussi prompt que possible. »

La section centrale, ayant pris connaissance de ces observations, a adopté l'art. 45.

CINQUIÈME SECTION.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 46. *Traitement des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement.*

Charge ordinaire	fr.	568,943 55
— extraordinaire		<u>51,266 65</u>
Total	fr.	600,209 98

La 5^e section charge son rapporteur de s'enquérir pourquoi la charge extraordinaire de fr. 51,266-65 ne subit pas de réduction ?

M. le Ministre a répondu que « le chiffre des charges extraordinaires, pour le personnel du corps des ponts et chaussées, » était, en 1850, de fr. 40,799 97
 » tandis que celui qui figure au projet de budget, pour l'exercice 1855, n'est que de 51,266 65
 » Ce qui établit qu'il a subi une réduction de fr. 9,555 52 »

Le chiffre de fr. 600,209-98 a été adopté par la section centrale.

ART. 47. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des écluseurs, pontonniers, gardes-ponts à bascule et autres agents subalternes des ponts et chaussées.*

Charge ordinaire	fr.	570,688 25
— extraordinaire		<u>5,456 25</u>
	Fr.	576,144 48

M. le Ministre propose, par amendement, une augmentation de 8,455 »
 En sorte que le total serait de fr. 584,579 48

La 5^e section adopte l'article comme les autres sections, en exprimant toutefois l'opinion que, dans les circonstances actuelles, il n'y aurait pas d'inconvénient à supprimer les ponts à bascule.

Réponse du Ministre.

« A l'occasion de l'examen du budget du Département des Travaux Publics, » la section centrale a demandé « si le Gouvernement persiste à conserver les » ponts à bascule, etc., etc. » — L'on reproduit ici la réponse qui a été faite alors ; » elle est de nature à satisfaire à la nouvelle observation de la 5^e section.

» Le Gouvernement n'a jamais persisté à conserver les ponts à bascule, puisque » tous les ans il en supprime un certain nombre. Ainsi, en 1853, l'on en a encore » supprimé quatre, de sorte que le nombre de ceux qui existaient il y a quelques » années, et qui était de 21, est réduit à 10.

» La construction des chemins de fer devant inévitablement amener la suppression de tous ces instruments de pesage, il est probable que l'on pourra en » mettre encore quelques-uns hors d'usage pendant l'année 1854.

» Depuis cette époque, le pont à bascule de Champion, situé sur la route de
» Namur à Louvain, a encore été supprimé.

» Toutefois, il est à remarquer que l'entretien actuel des routes de l'État fait
» l'objet d'un bail qui n'expire que le 30 avril 1856, et dont le Gouvernement
» n'a pas le droit de modifier les clauses et conditions. Partant, la suppression
» d'un pont à bascule ne peut avoir lieu que du consentement de l'entrepreneur
» de la route où il est situé. Or, il est déjà arrivé plusieurs fois que l'administra-
» tion a éprouvé à ce sujet un refus formel.

» Ce ne sera donc qu'à l'expiration du bail actuel qu'une mesure générale pourra
» être prise, c'est-à-dire en 1856. »

La 5^e section a engagé le Gouvernement à procéder à une enquête en ce qui
concerne ce service qui, suivant elle, donne lieu à beaucoup d'abus.

Réponse du Ministre.

« Le Département des Travaux Publics n'ayant pas reçu de réclamations au
» sujet des abus qui se commettraient dans ce service, il paraît superflu de pro-
» céder à une enquête à cet égard. Il est fâcheux que la 5^e section, au lieu de se
» borner à une allégation très-vague, n'ait point signalé quelques faits propres à
» mettre l'administration à même de réprimer énergiquement les abus dont il
» s'agit, si tant est qu'ils existent. »

La section centrale a désiré savoir quels sont les ponts à bascule supprimés et
vendus, durant les trois dernières années, et combien il en reste et où.

Voici l'indication des ponts à bascule, supprimés et vendus pendant les trois
dernières années, telle qu'elle nous a été donnée par M. le Ministre.

« Noms des ponts.	Désignation des routes sur lesquelles ils étaient placés.
» 1. Belleghem.	Courtrai à Warcoing ;
» 2. Melle	Gand à Bruxelles ;
» 3. Soignies	Mons à Bruxelles ;
» 4. Ans.	Saint-Trond à Liège ;
» 5. Jaumaux	Bruxelles à Namur par Mont-Saint-Jean ;
» 6. Champion.	Namur à Louvain, supprimé en 1854.

» Les ponts à bascule qui existent actuellement sont indiqués ci-après :

» 1. Hal.	Bruxelles à Mons ;
» 2. Vleurgat	Bruxelles à Namur par les Quatre-Bras ;
» 3. Mont-Saint-Jean	Id. id. ;
» 4. Hamme-Mille.	Malines à Namur ;
» 5. Gand	Gand à Courtrai ;
» 6. Bury	Tournai à Mons ;
» 7. Rocour	Liège à Tongres ;
» 8. Tongres	Id. à Hasselt ;
» 9. Gembloux.	Gembloux à Namur (route cédée tempo- rairement à la province de Brabant, qui en a l'administration).

L'augmentation de 8,435 francs, sollicitée actuellement par le Ministre, a deux causes. En vertu de la loi du budget de 1854, l'État a dû reprendre le canal de Plasschendaele et la rivière l'Yser. D'un autre côté, il a fallu pourvoir à l'organisation de la navigation sur divers canaux.

Voici le relevé de ces dépenses nouvelles :

« Canal de Plasschendaele, repris par l'État en vertu de la loi du budget du
» Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1854.

« Traitement du préposé à la manœuvre de l'écluse et du pont d'Ou-
» denbourg fr. 775

» Rivière l'Yser, reprise par l'Etat en vertu de la même loi.

» Traitement d'un garde-rivière et du préposé à la manœuvre de
» l'écluse de Saint-Georges 900

» Canal de Bruges à Gand.

» Traitement de l'éclusier et de l'aide, chargés de la manœuvre de
» l'écluse en construction à la porte de Damme, à Bruges 1,300
» Traitement des préposés à la manœuvre des ponts en construction
» aux portes de Sainte-Croix et de la Grille-de-Fer 1,400

» Canaux de Liège à Maestricht et de Maestricht
» à Bois-le-Duc.

» Salaire de sept ouvriers chargés des manœuvres de nuit à effectuer
» aux écluses dans l'intérêt de la navigation et des irrigations de la
» Campine 1,260

» Lorsque les eaux de la Meuse se rapprochent de l'étiage, il est im-
» possible, avec le système actuel d'alimentation, de maintenir les eaux
» des canaux de la Campine à la hauteur nécessaire pour fournir aux
» besoins réunis de la navigation et des irrigations.

» Afin de remédier à cet inconvénient, les Départements de l'Intérieur
» et des Travaux Publics ont résolu, de commun accord, de faire faire
» des manœuvres de nuit aux écluses du canal de Liège à Maestricht,
» ainsi qu'à l'écluse établie à Haccht sur le canal de Maestricht à Bois-
» le-Duc. Ces manœuvres seront confiées à sept ouvriers payés à raison
» d'un salaire de fr. 1-80 par nuit de travail, imputable par moitié à
» charge des budgets des deux Départements.

« Abonnement de la province de Liège du chef du service
» des ponts et chaussées.

» La province de Liège paye à l'État, du chef de son abonnement,
» une somme annuelle de 2,380 francs ; mais elle rétribue en outre trois

» A reporter. fr. 5,635

» Report.	fr. 5,635
» commis, à raison de 2,800 francs, mis à la disposition de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui dispose de ces agents indistinctement pour le service provincial et pour le service de l'État.	
» L'abonnement s'élève donc, en réalité, à 5,180 francs.	
» La députation permanente du conseil provincial a offert de liquider cette somme <i>intégralement</i> au profit du trésor public, si le Département des Travaux Publics consentait à admettre définitivement au service de l'État les trois agents dont il s'agit.	
» Cette mesure devant avoir pour résultat de rétablir l'unité dans le service de la direction des ponts et chaussées de la province de Liège, il a paru utile d'accepter l'offre de la députation permanente du conseil provincial. Il y aurait donc lieu d'augmenter l'allocation destinée au personnel subalterne des ponts et chaussées d'une somme de . . .	2,800
» Mais par contre, une somme égale figurerait à titre de recette, au budget des Voies et Moyens, de manière qu'il ne s'agirait en définitive que d'un simple virement de fonds.	
» Total.	<u>8,435</u>

La section centrale a adopté l'article avec le nouvel amendement.

ART. 48. *Frais des jurys d'examen, etc.* fr. 12,000

Adopté sans observation.

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 49. <i>Personnel. — Traitements</i>	fr. 41,700	»
ART. 50. <i>Personnel. — Frais de route</i>	600	»
ART. 51. <i>Matériel</i>	2,000	»
ART. 52. <i>Subsides aux caisses de prévoyance, etc.</i>	45,000	»
ART. 53. <i>Impressions, etc.</i>	7,000	»

Tous ces articles ont été adoptés sans discussion.

ART. 54. *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines.*

Charge ordinaire	fr. 134,066	66
— extraordinaire	6,566	67
Total	<u>fr. 140,633</u>	33

Ici encore la 5^e section demande pourquoi la charge extraordinaire, reste ce qu'elle est pour 1854.

M. le Ministre a répondu :

« Le chiffre des charges extraordinaires pour le personnel du corps
 » des mines était, en 1850, de fr. 8,567 »
 » tandis que celui qui figure au projet de budget pour l'exercice 1855
 » n'est que de 6,566 67
 » Il a donc subi une réduction de fr. 2,000 55
 » Aucune mutation n'ayant eu lieu, depuis 1854, dans le personnel de la
 » section de disponibilité, les charges extraordinaires de 1855 ont dû rester ce
 » qu'elles étaient en 1854. »

Vu les observations ci-dessus de M. le Ministre, la section centrale a adopté l'art. 54

ART. 55. *Jury d'examen et voyage des élèves de l'école des mines.*

Charge ordinaire fr. 6,000

ART. 56. *Commission des procédés nouveaux. — Frais de route et de séjour.*

Charge ordinaire fr. 600

ART. 57. *Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.*

Charge ordinaire fr. 1,400

ART. 58. *Commission des Annales des Travaux Publics. — Frais de route et de séjour.*

Charge ordinaire fr. 1,100

ART. 59. *Publication du recueil, frais de bureau, etc.*

Charge ordinaire fr. 5,900

Ces cinq articles ont été adoptés sans observation.

CHAPITRE IV.

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

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La 1^{re}, la 4^e et la 6^e section ont demandé où en sont les travaux de la commission consultative qui a été chargée d'examiner les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer et si l'on n'en publierait pas prochainement les résultats.

La 6^e section a, en outre, invité M. le Ministre à hâter l'organisation définitive de cette branche importante des revenus publics.

M. le Ministre a fait remarquer que le rapport de cette commission a été publié dans le *Moniteur* des 2 et 3 novembre, n^{os} 505-507, et qu'un premier rapport a été annexé à l'exposé des motifs du projet de loi, allouant un crédit de neuf millions pour le service des chemins de fer. (Document n^o 227, session de 1855-1854.)

La 4^e section a demandé un rapport sur l'exploitation par le nouveau tarif, comparée à celle sous le régime de l'ancien tarif, 2^e semestre 1852-1853, en ce qui concerne le transport des marchandises.

M. le Ministre a fait remarquer que l'exposé des motifs et le rapport y annexé, publiés à l'appui du projet présenté pour le renouvellement de la loi du 12 avril 1833, sur les péages du chemin de fer, donnent les renseignements demandés par la 4^e section. (*Voir le Document, n° 219, déposé dans la séance du 7 avril 1854.*)

En l'absence de renseignements complets sur le travail de la commission, les sections, réunies en avril dernier, se sont abstenues de faire aucune observation sur l'organisation du service d'exploitation.

La section centrale, après avoir demandé et obtenu les procès-verbaux des séances de la commission, qui seront déposés sur le bureau pendant la discussion, a témoigné le désir que le Gouvernement procédât, le plus tôt possible, à la réorganisation de l'administration et des différents services d'exécution. Elle a émis unanimement le vœu pour que la répartition des affaires fût réglée, autant que le permet l'exploitation par l'État, d'après le mode suivi par les compagnies, et que toute la simplicité, compatible avec une bonne gestion, fût introduite dans les rouages de l'administration.

PREMIÈRE SECTION.

Votes et travaux.

ART. 60. *Traitements et indemnités.*

Charge ordinaire fr. 179,460

Quelques accidents, qui ont eu des suites fâcheuses, ont eu lieu sur nos chemins de fer dans le courant de l'année 1854. La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre sur la nécessité d'adopter les mesures propres à rendre ces événements douloureux moins fréquents. Notre système de signaux paraît très-défectueux, ont dit plusieurs membres de la section centrale, et l'on ne tire pas du télégraphe électrique tout le parti possible pour la sécurité des convois. La section centrale insiste spécialement sur la nécessité d'annoncer les convois extraordinaires aux stations et aux points dangereux de la voie.

ART. 61. *Salaires des agents payés à la journée.*

Charge ordinaire	fr. 1,236,400
Augmentation demandée par amendement.	13,600
Total.	fr. 1,250,000

Le crédit primitif a été adopté sans observation par les sections.

Un membre de la section centrale insiste sur la nécessité d'augmenter le salaire des agents payés à la journée; leur salaire actuel, dit-il, ne leur permet pas de vivre. Il vaudrait beaucoup mieux diminuer le nombre des gardes-voie, en adoptant le système de barrières existant sur plusieurs lignes étrangères, que de payer si misérablement un personnel plus nombreux. Il applique la même observation

aux agents du service du mouvement et du trafic qui sont payés à la journée et en général à tous les manœuvres.

La section centrale partage, en thèse général, cette opinion qu'il vaut mieux avoir un personnel moins nombreux et convenablement payé qu'un personnel nombreux dont le salaire est insuffisant pour sa subsistance.

Le crédit demandé, avec une augmentation de 13,600 francs pétitionné par M. le Ministre, est adopté par la section centrale.

Comme il s'agit ici du premier des amendements apportés au projet primitif du budget, nous ferons remarquer que l'annexe K de notre rapport explique les motifs de ces divers amendements. Ces explications et ces amendements nous ont été adressés en réponse à une demande de notre part qui tendait à savoir si les prévisions de février 1854 ne devaient pas recevoir des modifications aujourd'hui.

ART. 62. *Matériaux, engins, outils et ustensiles.*

Charge ordinaire	fr.	960,000
— extraordinaire		400,000
Total.	fr.	1,360,000

Les sections n'ont fait aucune observation.

La section centrale recommande au Gouvernement d'être très-sévère sur le point de la qualité des rails employés dans nos voies. Il paraît que beaucoup de rails fournis depuis peu de temps présentent des traces de détérioration précoce.

Elle pense qu'il ne faudrait pas permettre à l'administration de placer dans la voie des billes de hêtre ou de tout autre bois, le chêne excepté, qui n'auraient pas été soumis à un procédé d'imprégnation.

De l'avis de la section centrale il ne peut résulter de l'emploi de billes de cette espèce qu'une augmentation fort grande d'une dépense pour renouvellement qui est déjà énorme.

ART. 63 *Travaux et fournitures.*

Charge ordinaire	fr.	466,000
----------------------------	-----	---------

Adopté par les sections et par la section centrale.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'améliorer, dans un grand nombre de stations et de haltes, la disposition des voies afin de faciliter l'arrangement des convois, d'éviter des manœuvres inutiles et coûteuses et d'économiser des dépenses de main-d'œuvre.

Un membre a insisté particulièrement sur la nécessité d'améliorer les conditions d'établissement de la voie; il s'est fondé surtout sur les pressions considérables qu'exercent sur les rails les lourdes machines et les wagons de 10 tonnes qu'on emploie aujourd'hui. Il a appelé également l'attention du Gouvernement sur l'utilité de remplacer, dans un temps donné, par des chevilles en bois comprimé les chevilles en fer actuellement en usage pour attacher les coussinets sur les billes, les chevilles en fer prenant du jeu après un certain temps d'usage.

Des membres de la section centrale ont exprimé l'opinion que le nombre des plaques tournantes est hors de proportion avec les nécessités du service; ils regrettent les dépenses importantes que l'administration continue de faire pour

cet objet et voudraient qu'elle se rapprochât du système des chemins de fer allemands où l'on ne remarque qu'un petit nombre de plaques tournantes.

Les mêmes membres ont signalé le mode économique d'après lequel sont construits aujourd'hui les bâtiments, magasins, remises et hangars sur les lignes des Compagnies. Ils voudraient que ces exemples fussent utilisés par nos ingénieurs pour les constructions à faire dans nos stations au moyen du crédit de neuf millions récemment voté par les Chambres.

DEUXIÈME SECTION.

Traction et arsenal.

ART 64. *Traitements et indemnités.*

Charge ordinaire fr. 118,060

Le crédit demandé est adopté par les sections et par la section centrale.

La nécessité de confier chaque branche du service à un directeur spécial et de bien établir sa responsabilité en ce qui concerne l'exactitude, la sécurité et l'économie du service, a fait, de nouveau ici, la matière des observations de plusieurs membres de la section centrale. Les locomotives, leur conduite, leur alimentation, leur réparation, tout, ont-ils dit, doit se centraliser dans les mains d'un seul homme spécial, car ce n'est qu'à cette condition d'unité de conception et d'action qu'on peut espérer une économie réelle dans les dépenses de la traction et une véritable sécurité des transports.

Dans l'organisation actuelle il n'y a personne pour répondre de ces deux points d'une importance si grave ; les attributions des divers agents supérieurs sont établies de telle façon que la responsabilité se perd.

Ces observations s'appliquent également au service de l'entretien des voitures et wagons.

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

Charge ordinaire fr. 1,460,500

Adopté par les sections, sans observation.

Une augmentation de 109,500 francs est demandée à cet article, ce qui porte le chiffre total à 1,570,000 francs.

Deux remarques ont été faites en section centrale, à propos de ce crédit. La première concerne la nécessité d'introduire, dans les ateliers, le travail à la pièce ; non le travail à la pièce par groupe d'ouvriers, qui, en égalisant trop le bénéfice de l'ouvrier incapable et de l'ouvrier habile, détruit tout l'avantage que présente ce mode d'exécution des travaux, mais le travail à la pièce individuel autant, du moins, que cela est possible.

La deuxième se rapporte à la nécessité de restreindre les travaux des ateliers, des remises à l'entretien journalier des locomotives et des autres parties du matériel roulant.

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

Charge ordinaire fr. 40,000

Il est demandé une augmentation de 10,000 francs, ce qui porte le chiffre total à 50,000 francs.

Dans la 4^e section, on a demandé s'il y avait lieu de maintenir cette dépense et si l'on ne pourrait pas obtenir le même résultat en établissant une pénalité pour les agents qui seraient cause d'une traction plus coûteuse et plus irrégulière.

La section centrale ayant transmis cette observation de la 4^e section à M. le Ministre des Travaux Publics, ce Ministre a répondu :

- « 1^o Que ces primes lui semblent devoir être maintenues ;
 » 2^o Qu'elles ne sauraient être convenablement remplacées par des pénalités ;
 » 3^o Que le système de primes combiné, comme il l'est avec un système de retenues, est bien plus efficace que ne le serait un système de pénalité unique, puisqu'il place, en quelque sorte, la récompense à côté de la punition et forme ainsi un double stimulant.
 » 4^o Qu'enfin, en ce qui concerne le combustible, l'expérience a démontré l'utilité des primes, attendu qu'en 1840 et 1841, avant l'introduction de ces primes, on consommait 98 kilogrammes ¹⁵/₁₀₀ par lieu de parcours et qu'aujourd'hui on n'en dépense que 47 ⁸⁰/₁₀₀. »

La section centrale est d'accord avec M. le Ministre, que les primes pour économies constatées, dans la consommation du coke, ont produit les meilleurs effets ; toutefois, elle est d'avis que le système, actuellement en vigueur, devrait être révisé d'après les bases admises par les compagnies, en combinant mieux l'économie du combustible avec la marche régulière des convois et les bons soins donnés par les machinistes à leurs machines.

ART. 67. *Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.*

Charge ordinaire.	fr. 1,310,000
Charge extraordinaire	230,000
L'augmentation demandée à cet article est de	216,000
Total.	fr. 1,776,000

La 1^{re} section a demandé si le Gouvernement ne ferait pas bien de renoncer à toute fabrication de coke, et de s'adresser à l'adjudication publique pour pourvoir à tous ses besoins.

Note de M. le Ministre en réponse à cette question.

« Depuis l'origine de l'exploitation, jusqu'en 1848, le coke a été exclusivement fabriqué par les soins de l'administration.

» En 1847, le Département résolut d'abandonner cette fabrication et de s'approvisionner de coke, à titre d'essai, exclusivement par l'industrie privée. Mais, les résultats n'ayant pas entièrement répondu à l'attente, l'administration s'est décidée, en 1851, à compléter l'expérience par un système mixte, qui consiste à adjudger concurremment du coke et du charbon. Pour apprécier le prix de revient le plus favorable on ajoute, à celui du charbon, les frais de fabrication, et la préférence est donnée au mode de fourniture le plus avantageux aux intérêts du Trésor.

» Ce mode a été poursuivi jusqu'à ce jour.

» Les résultats des exercices 1849, 1850 et 1851 n'offrent point de base de comparaison, parce que, pendant ces deux premières années, il n'a été fait usage que de coke fourni par l'industrie, et que, en 1851, l'administration n'a fabriqué du coke que dans une seule localité.

» En 1852, par suite de l'adjudication contradictoire, la fabrication par l'État s'est étendue aux fours de Hal, de Manage, de Jemmapes, d'Ans et de Malines. Les 26,255,355 kilogrammes coke fabriqués dans ces fours ont donné lieu à une dépense de 569,750 francs. Les 28,528,750 kilogrammes fournis par l'industrie ont coûté 422,248 francs, soit :

	Par 100 kil.
» Prix de revient moyen du coke livré par l'industrie privée. fr.	14 90
» — du coke fourni par l'État.	14 09
» Différence en faveur de la fabrication par l'État fr.	» 81

» Il en est donc résulté un excédant de dépense de 22,954 francs pour les fournitures confiées à l'industrie.

» Pour 1853, la différence de prix, en faveur du coke fabriqué par l'administration, a été plus considérable encore. — Elle s'est élevée, en effet, à fr. 1-57 par 1,000 kilogrammes. — L'augmentation de dépense, du chef des 29,543 tonnes de coke fournies par l'industrie privée, peut donc être estimée à 40,470 francs.

» Ces résultats me paraissent indiquer clairement lequel des deux systèmes est préférable dans l'intérêt du Trésor.

» Au point de vue de la bonne qualité du combustible et de la régularité du service, l'avis des ingénieurs, les plus compétents, est que la fabrication par l'administration présente infiniment plus de garanties que la fourniture du coke fabriqué. D'abord, il est impossible de se créer des approvisionnements en coke aussi considérables qu'en charbon. Le manque d'abris et la détérioration à laquelle est sujet le coke, en restant exposé aux intempéries de l'air, s'opposent à ce que l'administration fasse fournir à la fois une réserve suffisante pour parer à toute éventualité. Le rejet en tout ou partie d'une fourniture, le retard apporté aux livraisons et aux remplacements des quantités rebutées, peuvent occasionner des difficultés sérieuses dans le service, et bien que l'administration ait à sa disposition des mesures de rigueur, il est incontestable que ces mesures, dont l'application est souvent difficile et vient toujours après coup, ne valent pas l'action directe et la surveillance de tous les jours qu'elle exerce sur ses propres agents et la responsabilité dont elle les charge. Quoique ces inconvénients puissent également se présenter dans les fournitures de charbon, il est évident que l'administration y sera d'autant moins exposée qu'elle pourra s'approvisionner par plus fortes quantités. Ainsi, rien ne s'oppose à ce que ses ateliers de fabrication soient approvisionnés de charbon pour les besoins de plusieurs mois à l'avance, sauf à régler la fabrication sur la consommation journalière. De cette manière le service ne peut jamais être en souffrance et il ne l'a jamais été, tandis que, par le système de fourniture par l'industrie, on s'est trouvé à plusieurs reprises dans les plus grands embarras à défaut de livraison suffisante dans les délais voulus ou de besoins extraordinaires.

» Sous le rapport de la qualité, la fabrication par l'État offre également de grands

» avantages. Ainsi, entre autre, la faculté de désigner l'espèce de charbon la plus
 » propre à la fabrication et la surveillance immédiate des moyens de fabrication
 » constitue une garantie réelle à laquelle les moyens de réception du coke ne sau-
 » raient suppléer quelque sévères qu'ils puissent être. En outre, les besoins urgents,
 » résultant soit de retards dans les fournitures ou de quantités rebutées, l'exten-
 » sion inopinée des transports, etc., *obligent* parfois les fonctionnaires préposés aux
 » réceptions à se montrer moins difficiles, et quelquefois même à assurer le ser-
 » vice par des marchés d'urgence exempts de toute formalité.

» Ajoutons qu'aucune fourniture n'offre plus de difficultés d'appréciation, et que
 » les ingénieurs, chargés de ce soin, doivent souvent hésiter entre la crainte de
 » recevoir du coke médiocre et la nécessité de pourvoir aux besoins du service.
 » Pour sauvegarder autant que possible les intérêts du Trésor, l'administration a
 » institué les réceptions avec *primes* et *retenues*, mais il est à remarquer que cette
 » mesure utile, au point de vue économique, n'a pas produit tous les effets attendus
 » en ce qui concerne l'amélioration des fournitures. Des plaintes ont surgi pendant
 » ces dernières années sur la médiocrité du coke, et malgré les nouvelles clauses
 » de garantie insérées successivement dans les cahiers des charges, l'administra-
 » tion n'a pas su les éviter complètement.

» Ces développements me semblent de nature à démontrer les avantages qu'il
 » y aurait pour l'administration, à fabriquer elle-même la majeure partie du coke
 » nécessaire à ses besoins, et à ne recourir à l'industrie que pour des quantités
 » restreintes dans des cas exceptionnels. »

Les observations faites au sein de la section centrale viennent à l'appui de l'opinion exprimée par M. le Ministre. Il résulte des chiffres fournis par un membre sur le poids comparatif du coke livré par l'industrie privée et celui fabriqué aux fours à coke à Malines, qu'il y a une différence en poids de près de 20 p. % en faveur de ce dernier.

Le coke fourni par l'industrie privée est généralement de qualité si inférieure que les machinistes aiment mieux, pour l'alimentation des locomotives, des briquettes composées de houille et de goudron; mais l'usage de ces briquettes est extrêmement nuisible aux machines qui ont besoin d'un fort tirage, parce que les parties incandescentes, qui sont chassées dans la boîte à fumée, rougissent et détériorent les cylindres; aussi convient-il de renoncer à ce combustible.

Si l'on continue de s'adresser, pour la fourniture du coke, à l'adjudication publique, il convient de stipuler qu'il sera livré à la traction avec 5 p. % de cendres au plus, et avec un *maximum* de 4 p. % d'eau, et pèsera 50 kilogrammes à l'hectolitre.

Des coques de cette qualité sont obtenus par le lavage et une cuisson plus prolongée.

Il est à désirer que les mêmes règles soient suivies pour le coke fabriqué par l'administration.

Les avantages qui résultent de l'emploi de coke, de la qualité que nous venons d'indiquer, sont : 1° une économie de combustible; 2° une économie d'un tiers de paniers et de main-d'œuvre en ce qui concerne la quantité manœuvrée.

Un membre de la section centrale a demandé si la prudence ne commande pas que les passages à niveau du chemin de fer soient soigneusement éclairés, notam-

ment là où la circulation est très-fréquente. Il a cité le passage à Jemmapes sur la route du Midi.

« La plupart des passages à niveau des routes très-fréquentées sont éclairés, a » répondu M. le Ministre. Mais il est à remarquer qu'il convient de restreindre, » autant que possible, cet éclairage par la raison qu'il pourrait induire les machi- » nistes en erreur, occasionner de la confusion dans le service des signaux qui se » transmettent par lumières, et conséquemment nuire à la régularité de la marche » des convois et à la sécurité de leur circulation.

» Des ordres ont été donnés à l'ingénieur chef de service des routes, sur les lignes » du Midi, pour qu'il examine si la situation du passage à niveau de Jemmapes » laisse à désirer sous ce rapport. »

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

Charge ordinaire	fr.	1,151,700
Id. extraordinaire		150,000
Total	fr.	1,501,700
M. le Ministre demande une augmentation de		198,500
Ce qui porte le chiffre total à	fr.	1,500,000

Cette augmentation se justifie par le prix élevé des matières.

La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre sur les réparations importantes et les reconstructions partielles que beaucoup de locomotives et de véhicules pour le transport des marchandises exigent. Si les machines et les waggons étaient dans un bon état d'entretien, il n'est pas douteux qu'ils puissent être plus utilement employés, et qu'il y aurait moins de plaintes relativement au manque de matériel.

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

« L'insuffisance des waggons pour le transport des grosses marchandises est » manifeste, et cet état de choses s'aggrave chaque année ; car le matériel qu'on » construit n'est pas en rapport avec l'accroissement des transports, ni avec le vide » que la mise hors d'état de service produit sans cesse dans le matériel ancien.

» Delà des plaintes et des embarras nombreux, plus nombreux que jamais : de » toutes parts les expéditions sont en souffrance. Les choses en sont arrivées à ce » point que l'administration a dû suspendre ses transports à elle et traiter avec les » bateliers pour l'expédition du coke destiné à ses locomotives.

» Pour se priver le moins possible du matériel insuffisant, dont on dispose, on » le soumet à un travail continue, l'entretien est négligé et une détérioration com- » plète s'opère rapidement. Si l'on n'apporte un prompt remède au mal, les » intérêts du trésor ne tarderont pas à se trouver gravement compromis.

» Le remède n'est pas dans l'emploi de crédits successifs, qui ne permettent » que la construction de quelques locomotives et de quelques centaines de wag- » gons tous le ans. Il faut une mesure énergique et prompte ; il faut remplacer » le matériel usé et accroître dans une large mesure le matériel en bon état.

» Pour ce faire, que le Gouvernement demande les ressources et que les Cham- » bres les lui accordent. Rien de mieux.

» S'il est reconnu qu'on ne peut suivre cette voie, il en reste une autre qui

» mérite une sérieuse attention. On doit admettre le concours de l'industrie privée,
 » en encourageant les particuliers et les sociétés à construire à leurs frais des
 » waggons, qui seraient employés aux transports, moyennant le paiement aux
 » propriétaires de ce matériel d'un loyer fixe, ou d'une prime proportionnelle,
 » susceptible de rémunérer suffisamment les capitaux engagés.

» Les tarifs du chemin de fer permettent de rendre ces opérations avantageuses
 » à l'industrie privée, tout en augmentant, sans charges pour le Trésor, les pro-
 » duits de l'exploitation. Il serait bon, dans les arrangements à faire, de réserver
 » à l'État le droit de se rendre successivement propriétaire du matériel, dont il
 » aurait commencé par faire usage.

» Au moyen de cette combinaison, les sommes, que l'État n'aurait pas à dépenser
 » pour la construction des waggons, pourraient être appliquées à celles des loco-
 » motives, qu'il ne serait pas si facile d'obtenir par le système indiqué ici pour
 » les waggons. »

La section centrale, eu égard à l'importance de l'objet dont il s'agit, décide d'insérer au rapport les observations qui précèdent, afin d'appeler sur elles l'attention du Gouvernement et de la Législature ; elle adopte l'article avec l'augmentation proposée.

ART. 69. *Redevances aux Compagnies.*

Charge ordinaire	fr.	90,000
L'augmentation demandée est de		185,000
	Total	fr. 275,000

Elle n'a donné lieu à aucune observation.

La section centrale a adopté le chiffre de 275,000 francs.

TROISIÈME SECTION.

Mouvement et trafic.

ART. 70. *Traitements et indemnités.*

Charge ordinaire	fr.	791,500
----------------------------	-----	---------

Il est demandé une augmentation de 15,000 francs dans la prévision de l'ouverture de nouvelles sections de la ligne de Dendre-et-Waes. Le chiffre total est donc de 806,500 francs.

L'urgence de la réorganisation de ce service a fait la matière de nombreuses observations au sein de la section centrale.

Moyennant la réforme de cette branche du service, faite dans un esprit réellement commercial, moyennant des tarifs raisonnablement rémunérateurs ainsi que des taxes claires et positives et enfin moyennant l'établissement d'un bon service d'affluents, le chemin de fer deviendra infailliblement une excellente source de revenu pour le trésor public. Mais ces différentes mesures sont également urgentes ; il ne faut pas que le Gouvernement hésite à les prendre. Tel est le résumé des opinions exprimées par divers membres de la section centrale.

Une discussion concernant les primes de parcours accordés aux gardes-couvois a été soulevée dans la section centrale. Plusieurs membres ont soutenu qu'il

valait mieux rémunérer les gardes au moyen d'un traitement fixe au lieu de leur donner, par le moyen de primes, un traitement variable. L'intervention du système de primes, qui a eu pour résultat une diminution du traitement qui était attribué antérieurement aux différentes classes de gardes, a donné lieu à un mécontentement général parmi ces agents si utiles et si actifs de nos chemins de fer.

Les membres qui se sont prononcés contre cette mesure, pensent que le but que l'administration a voulu atteindre, en rémunérant, les garde s'après le travail qu'ils exécutent, les contraignant ainsi à mettre le plus de zèle possible à remplir leurs devoirs, pourrait être obtenu par des mesures donnant lieu à moins de plaintes.

ART. 71. Salaires des agents payés à la journée et des manoeuvres.

Charge ordinaire.	fr.	940,500
Le Ministre a demandé une augmentation de		425,900
	Total du crédit. . . fr.	1,065,400

ART. 72. Frais d'exploitation fr. 206,500

ART. 75. Camionage 250,000

Ces trois articles ont été adoptés sans observation.

ART. 74. Pertes et avaries. fr. 30,000

La 6^e section s'est plaint du peu de soins qu'on prend, dans les stations, des colis confiés au chemin de fer et de ce que les messageries transportent les petits colis à meilleur compte que le chemin de fer.

Réponse du Ministre.

« L'administration ne néglige aucune occasion pour recommander aux agents, » des stations et des convois, les plus grands soins pour la conservation des colis » qui leur sont confiés.

» Toutes les fois qu'il lui est démontré que des pertes ou des avaries sont dues » à un défaut de soins de la part des employés, elle n'hésite pas à leur infliger des » peines disciplinaires et même à mettre à leur charge le dommage éprouvé.

» Mais s'il est parfois extrêmement difficile de découvrir le coupable, il faut » aussi reconnaître que, plus que sur toute autre ligne, il est difficile au chemin » de fer de l'État de préserver complètement les colis à cause des nombreux trans- » bordements qui se font en route aux changements de lignes.

» Cela tient surtout à la conformation de notre réseau qui présente de nom- » breuses bifurcations à de courtes distances.

» Dans les stations la conservation des colis présente aussi de grandes diffi- » cultés : dans la plupart des localités, il y a insuffisance ou manque complet de » locaux. Et cependant, il ne faut pas perdre de vue que le nombre de colis, expé- » diés par le chemin de fer, s'élève à un chiffre énorme. Les inscriptions, tant au » départ qu'à l'arrivée, se sont élevées, pour 1853, à plus de 3,000,000 et excé- » dant déjà, pour les trois premiers trimestres de 1854, le chiffre de 2,750,000. » Il faut ajouter qu'un très-grand nombre d'inscriptions comportent souvent » jusqu'à 20, 30, et même 40 colis ou wagons.

» Les chiffres qui précèdent comprennent, il est vrai, les inscriptions des mar-

» marchandises pondéreuses et à charges complètes, mais les charges incomplètes forment cependant le plus grand nombre.

» Pour n'en donner qu'un exemple, la station de Bruxelles (Nord), qui n'expédie que des marchandises à charges incomplètes, a fait 253,393 inscriptions en 1853, représentant sans aucun doute plus de 500,000 colis, soit un mouvement de 1,200 colis environ par jour.

» Pour les trois premiers trimestres de 1854 ce bureau a eu 215,000 inscriptions représentant 430,000 colis, soit un mouvement de 1,600 colis par jour. »

» Pour ce qui concerne le transport des petits colis par les messageries, à des prix inférieurs à ceux du chemin de fer, ce grief n'est fondé que jusqu'à un certain point.

» Les tarifs des messageries sont généralement plus élevés que ceux du chemin de fer.

» Mais elles accordent des avantages aux maisons de commerce qui font usage exclusivement de leur intermédiaire, et elles groupent les colis de manière à pouvoir faire usage des tarifs du chemin de fer qui leur sont le plus favorables. »

La section centrale a adopté cet article.

QUATRIÈME SECTION.

Télégraphes.

ART. 75. Traitements et indemnités.

Charge ordinaire	fr. 65,000
Augmentation	5,000
Total	fr. 70,000

La 6^e section a demandé si les dépêches télégraphiques des Flandres, en destination de l'Angleterre, doivent faire un détour par Bruxelles ?

Dans l'affirmative, elle voudrait que cet inconvénient cessât.

Réponse du Ministre.

» Les dépêches télégraphiques échangées entre l'Angleterre, d'une part, et tous les bureaux des Flandres, de l'autre, ont été, pendant le mois de septembre, au nombre de 88, soit, en moyenne, 3 par jour pour les deux provinces.

» Il est impossible, pour un mouvement aussi restreint, de créer un service direct des Flandres sur Londres. En transmettant les dépêches par Bruxelles, on suit de fait la voie la plus courte, parce que Bruxelles communique directement avec Londres. Si le bureau d'Ostende jouissait de cette communication directe, les autres bureaux des Flandres devraient également lui transmettre une première fois leurs dépêches. Il y aurait, pour eux, une réexpédition, exactement comme à présent; seulement, ce système entraverait toutes les autres correspondances de la Belgique et de l'étranger.

» Le détour topographique n'est rien en télégraphie. L'important est de diminuer le nombre des réexpéditions. Le Département des Travaux Publics a réclamé, de la compagnie du télégraphe sous-marin, une seconde ligne sur Londres. Il sera possible d'y comprendre les bureaux de Gand et d'Ostende.

» Le but énoncé par la 6^e section sera atteint en partie ; mais on comprendra
 » sans peine que les bureaux les moins importants doivent se soumettre à la
 » réexpédition, pour ne pas entraver le transit et les lignes principales, dans l'in-
 » rét de quelques rares dépêches. »

Vu l'extension du service télégraphique et la nécessité d'augmenter le salaire des agents inférieurs, la section centrale a adopté le crédit de 70,000 francs demandé.

Un membre de la section centrale émet le vœu d'une réduction du tarif des dépêches télégraphiques. Il croit que le nombre et la recette augmenteraient.

Il désire aussi l'emploi de timbres d'affranchissement pour les dépêches télégraphiques comme pour les lettres et ainsi que cela se pratique avec succès en Angleterre.

Un de ces timbres télégraphiques anglais sera déposé, sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion.

La section centrale croit devoir appuyer ces observations, mais avec recommandation au Gouvernement de ne point perdre de vue les intérêts des recettes du Trésor.

ART. 76. *Télégraphes. Salaires des agents payés à la journée.*

Charge ordinaire	fr.	16,000
Augmentation proposée.		2,000
Adopté.	Total	fr. 18,000

ART. 77. *Télégraphes. Entretien.*

Charge ordinaire	fr.	12,000
Augmentation.		3,000
	Total	fr. 15,000

Ces trois articles majorés ont été adoptés par les mêmes motifs que l'art. 75.

Tous les autres articles du budget ont été adoptés par toutes les sections, sans observation. Il en a été de même, à la section centrale, ainsi que pour les augmentations.

Il nous reste, pour terminer notre travail, à faire rapport à la Chambre sur une pétition des conseils communaux de Neerheylissem, Opheylissem, Esemael, Elixem, Wanghe, Neerwinden, Paer, Overwinden, etc., qui demandent soit le rétablissement des haltes des convois du chemin de fer à Esemael, qui ont existé pendant la période d'été de 1852, soit l'établissement de haltes nouvelles sur ce point.

Ce rétablissement de haltes étant entièrement du domaine administratif, et M. le Ministre des Travaux Publics, ainsi que le disent eux-mêmes les pétitionnaires, ne s'étant pas prononcé d'une manière favorable, la section centrale a voté le dépôt sur le bureau, de la pétition, pendant la discussion du budget, et a l'honneur de proposer, en outre, à la Chambre, de la déposer au bureau des renseignements, après cette discussion.

Le Rapporteur,
L. DESMAISIÈRES.

Le Président,
VEYDT.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Récapitulation des amendements proposés au projet de budget de 1855.

Chapitre.	Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	PREMIER PROJET.	AMENDEMENTS.	DIFFÉRENCES	
					Augmentation.	Diminution.
		ADMINISTRATION CENTRALE.				
I	4	Salaire des hommes de peine.....	24,400 »	28,400 »	4,000	»
»	»	Honoraires des avocats du Département.	»	32,000 »	32,000	»
		CANAUX.				
II	42	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Entretien, etc.....	76,600 »	86,600 »	10,000	»
»	43	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Remplacement des ponts-levis de Neerocferen et de Reckheim, par des ponts tournants.....	30,000 »	36,400 »	6,400	»
»	27	Canal de Mons à Condé. Entretien et travaux d'amélioration.....	110,985 »	127,985 »	17,000	»
»	47	Personnel subalterne. Traitements, etc.	376,444 48	384,579 48	8,135	»
		CHEMIN DE FER.				
IV	64	Voies et travaux. Salaire des agents payés à la journée.....	4,236,400 »	4,250,000 »	13,600	»
»	65	Traction et arsenal. Salaire des agents payés à la journée.....	4,460,500 »	4,570,000 »	109,500	»
»	66	Traction et arsenal. Primes d'économie et de régularité.....	40,000 »	50,000 »	10,000	»
»	67	Traction et arsenal. Combustibles et autres consommations pour la traction..	4,560,000 »	4,776,000 »	216,000	»
»	68	Traction et arsenal. Entretien, réparation et renouvellement du matériel.....	4,301,700 »	4,500,000 »	198,300	»
»	69	Traction et arsenal. Redevances aux compagnies.....	90,000 »	275,000 »	185,000	»
»	70	Mouvement et trafic. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	791,500 »	806,500 »	15,000	»
»	71	Mouvement et trafic. Salaires des agents payés à la journée et manœuvres....	940,500 »	1,066,400 »	125,900	»
»	72	Mouvement et trafic. Frais d'exploitation.	206,500 »	286,000 »	79,500	»
»	73	— Camionage.....	230,000 »	240,000 »	10,000	»
»	74	— Pertes et avaries..	30,000 »	40,000 »	10,000	»

Chapitre.	Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	PREMIER PROJET.	AMENDEMENTS.	DIFFÉRENCES		
					Augmentation.	Diminution.	
IV	75	Télégraphes. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	65,000 »	70,000 »	5,000	»	
»	76	Télégraphes. Salaires des agents payés à la journée.....	16,000 »	18,000 »	2,000	»	
»	77	Télégraphes. Entretien.....	12,000 »	15,000 »	3,000	»	
»	84	Postes. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.....	540,000 »	520,000 »	40,000	»	
»	85	Postes. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes..	695,000 »	715,000 »	20,000	»	
»	86	Postes. Transport des dépêches.....	345,000 »	300,000 »	»	45,000	
»	87	— Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie.....	475,000 »	465,000 »	»	40,000	
		TOTAUX.....	40,293,229 48	44,326,564 48	4,068,335	25,000	
						Augmentation.....	4,033,335

ANNEXE B.

Situation des travaux d'utilité publique décrétés par la loi du 20 décembre 1851.

ARTICLE PREMIER.

Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

La ligne principale ainsi que les embranchements de ce chemin de fer sont livrés à l'exploitation.

Il ne reste plus à exécuter que quelques travaux de parachèvement.

Chemin de fer du Luxembourg.

Les travaux de la ligne de Bruxelles à Namur sont très-avancés ; la partie de cette ligne comprise entre Bruxelles et La Hulpe est livrée à l'exploitation.

On commence à travailler activement sur la ligne de Namur à Arlon.

Chemin de fer de la Flandre occidentale.

La ligne est achevée et livrée à l'exploitation depuis Courtrai jusqu'à Poperinghe.

L'embranchement de Deynze par Thielt à la section de Bruges à Courtrai est en voie d'exécution.

ART. 2.

Canal de Bossuyt à Courtrai.

Des négociations avaient été entamées pour la concession de ce canal. Une convention provisoire avait même été conclue ; mais le demandeur en concession, non-seulement n'a pas réalisé la première partie du capital nécessaire pour mettre la concession à fruit, mais encore n'a pas déposé la somme exigée à titre de cautionnement.

ART. 3^a et ART. 4^d.*Chemins de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Charleroy.*

Minimum d'intérêt de 4 p. %, sur un capital qui ne pourra excéder 2,500,000 fr. pour le premier et de 6,000,000 de francs pour le second.

Ces deux lignes ont été concédées par arrêté royal du 24 mars 1852.

La ligne de Louvain à Wavre est presque achevée et sera bientôt livrée à l'exploitation.

La ligne de Charleroy à Wavre est en pleine voie d'exécution.

ART. 5^t.*Chemin de fer de Manage à Wavre par Nivelles.*

Minimum d'intérêt de 4 p. %, sur un

La partie de la ligne comprise entre Manage et Nivelles est livrée à l'exploitation.

Sous peu de jours, la section de Nivelles à Genappe pourra également être exploitée.

capital qui ne pourra excéder 5,000,000 de francs.

ART 5^c.

Embranchement du chemin de fer de la Flandre occidentale vers Furnes par Dixmude.

Minimum d'intérêt de 4 p. $\frac{1}{2}$, sur un capital de 5,000,000 ou de 3,000,000 de francs selon l'occurrence.

ART. 5^d.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société du chemin de fer du Luxembourg une garantie d'intérêts de 4 p. $\frac{1}{2}$, sur un capital de 200,000 francs, pour qu'elle dirige sur Marche l'embranchement vers l'Ourthe.

ART. 4^e.

Chemin de fer de Fexhe ou d'Ans à Tongres.

Minimum d'intérêt de 4 p. $\frac{1}{2}$, sur un capital n'excédant pas 1,000,000.

Les travaux de la section de Genappe à Wavre sont poussés avec activité.

Des négociations avaient été entamées pour la concession de cet embranchement; déjà même une convention provisoire avait été conclue, mais le demandeur en concession n'a pu parvenir non-seulement à réaliser la première partie du capital nécessaire pour mettre la concession à fruit, mais encore à se procurer les fonds nécessaires pour fournir le cautionnement exigé.

Jusqu'à ce jour la Société du Luxembourg n'a pas pris d'engagement à ce sujet.

L'art. 2 de la loi du 24 juin 1855 porte :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder, après enquête, les embranchements de chemin de fer de Hasselt à Liège par Tongres; de Bilsen à Liège ou de Tongres à Maestricht par la vallée du Jaer. »

Ensuite de cette loi le Gouvernement a ouvert une enquête; la commission instituée a résolu la question en faveur d'une ligne de Liège à Hasselt par Tongres et Cortessem.

Deux projets sont en présence : l'un se dirige de Liège sur Tongres, Bilsen et Hasselt, avec embranchement de Tongres à Saint-Trond et de cette dernière ville vers une ligne à construire éventuellement de Tirlemont à Diest. Ce projet a été reconnu inexact, incomplet et insuffisant; l'auteur a été invité, à deux reprises différentes, à compléter son projet; il n'a pas encore répondu à cette invitation.

Le second projet a également pour but

ART. 4^b.

Chemin de fer d'Audenarde vers Gand.

Minimum d'intérêt de 4 p. %_c, sur un capital n'excédant pas 1,800,000 francs.

ART. 4^c.

Embranchement de chemin de fer sur Dinant.

Minimum d'un intérêt de 4 p. %_o, sur un capital n'excédant pas 1,800,000 francs.

ART. 5 et 6.

Chemin de fer de Dendre et Waes (Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost.

ART. 7.

Manège à la Sambre vers Erquelines.

la construction d'une ligne de Liège à Hasselt par Tongres, avec embranchement de Tongres à Saint-Trond; mais ce projet se dirige sur Cortesseem et non sur Bilsen.

Ni l'un ni l'autre des demandeurs en concession n'ont justifié des moyens nécessaires pour mettre la concession à fruit : le Gouvernement n'a donc pu contracter ni avec l'un ni avec l'autre.

La ligne a été concédée par arrêté royal du 27 octobre 1853.

Les projets définitifs du tracé sont approuvés depuis Nazareth, point de jonction de la ligne concédée avec le railway de l'État, jusqu'aux abords d'Audenarde.

Les plans des emprises à effectuer pour la construction de ce chemin de fer sont, en ce moment, soumis à l'enquête voulue par la loi du 8 mars 1810, sur les expropriations pour cause d'utilité publique.

Cet embranchement n'est pas encore concédé.

Aucune demande sérieuse pour obtenir la concession n'a été présentée au Gouvernement.

Ces deux lignes ont été définitivement concédées par arrêté royal du 1^{er} mai 1852, et les travaux sont en pleine voie d'exécution.

La section de la ligne de Dendre et Waes, comprise entre Alost et Termonde, est livrée à l'exploitation depuis le mois de juin 1853.

Cette ligne a été concédée par arrêté royal du 27 septembre 1853.

Les projets définitifs du tracé des sections comprises entre Baume et Erquelines ont été approuvés par arrêtés ministériels des 18 septembre et 14 octobre derniers.

ART. 8.

1° *Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, 4,300,000 francs.*

2° *Travaux à la Meuse ayant pour objet : de mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-duc et l'Escaut, et d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, 8,000,000 de francs.*

3° *Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut, 2,630,000 francs.*

4° *Continuation du canal de Deynz à la mer du Nord vers Heyst, 2,300,000 francs.*

5° *Approfondissement du canal de Gand à Bruges, en vue de mettre le tirant d'eau de cette voie navigable en rapport avec celui du canal de Bruges à Ostende, 1,000,000 de francs.*

6° *Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut, 1,500,000 francs.*

Ces travaux ont été adjugés le 21 octobre 1832, et marchent régulièrement. La plupart des terrains nécessaires à l'établissement de la 5^e section du canal de la Campine ont été mis à la disposition de l'entrepreneur, et tout fait présumer que les travaux seront terminés pour l'époque exigée par le cahier des charges, c'est-à-dire, le 3 décembre 1833.

Ces travaux ont été adjugés le 17 juillet 1832 et sont poussés avec activité. Tous les terrains nécessaires à leur exécution ont été acquis par l'entrepreneur.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée le 9 février 1834. L'activité de l'entrepreneur ne laisse rien à désirer.

A l'occasion de l'examen de l'art. 32 du projet de budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1833, la 4^e section de la Chambre des Représentants a demandé des renseignements sur le degré d'avancement des travaux d'établissement du canal de dérivation de la Lys. Il a été répondu à cette demande par une note développée. On ne peut que se référer ici au contenu de cette note.

Les travaux d'approfondissement et d'élargissement de la partie du canal de Gand à Bruges, comprise entre la porte de Damme et la grille de fer, à Bruges, ont été adjugés le 8 avril 1833, pour une somme de 725,000 francs, et sont au moment d'être achevés. La somme allouée pour l'exécution de ces ouvrages est presque absorbée.

Les seuls travaux qui aient été entrepris jusqu'à ces jours, sont ceux de construction d'un barrage à établir à Semmerzaeke.

Ces travaux ont été adjugés le 11 mai 1854. L'ordre de mettre la main à l'œuvre n'avait pas encore été donné à l'entrepreneur à la date du 1^{er} octobre dernier, parce que l'acquisition des terrains nécessaires n'est pas encore terminée. L'administration est en instance auprès des propriétaires intéressés.

On croit devoir faire remarquer ici que, si l'on n'a pas commencé à effectuer les ouvrages ayant pour objet d'améliorer le cours de la rivière, c'est parce qu'il ne sera convenable de les exécuter que lorsque le canal de Deynze à Schipdonek sera complètement achevé.

7° *Amélioration des ports et côtes,*
400,000 francs.

Les travaux qui ont été jusqu'ici mis en adjudication sont :

1° Ceux de construction, moyennant une somme de 368,000 francs, d'une partie de la digue destinée à borner vers la mer le bassin de retenue de l'écluse de chasse, à établir à l'Est du port d'Osterde. Ces travaux sont en cours d'exécution depuis le commencement de l'année courante et leur exécution marche régulièrement;

2° Ceux ayant pour objet de garantir les abords de l'écluse de Heyst contre les gros temps, et empêcher le déferlement des vagues sur la digue du Comte-Jean et dans l'intérieur du pays. Cette entreprise a été adjugée le 25 août 1852, pour une somme de 30,500 francs ;

3° Ceux ayant pour but d'empêcher le battement des portes de flots de l'écluse de Heyst. Le montant de cette entreprise s'élève à fr. 4,708-88.

4° Ceux de placement d'un clapet dans chaque ventail, d'une paire de portes de flot de la même écluse. La dépense résultée de l'exécution de ces travaux s'est élevée à la somme de fr. 776-76.

8° *Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces de Hainaut et de Namur,*
650,000 francs.

Les ouvrages qui ont été entrepris jusqu'à ce jour sont les suivants :

1° Adjonction d'un sixième passage au déversoir n° 12, à Montigny-sur-Sambre. Ces travaux sont terminés;

9° *Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la neuvième écluse et la Sambre canalisée, 1,000,000 de francs.*

10° *Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Liège au réseau de l'État, 500,000 francs.*

15° *Travaux d'amélioration à la Dendre, 500,000 francs.*

2° Adjonction d'une quatrième arche au pont établi dans la traverse de Chatelet. Ces travaux sont à la veille d'être terminés ;

3° Adjonction de deux arches de 8^m,00 d'ouverture au Pont-Rouge à Charleroy. Ces travaux sont en cours d'exécution.

Abaissement des radiers des deux passages pratiqués dans le batardeau militaire situé à l'entrée de l'ouvrage à couronne à Charleroy. Ces travaux marchent régulièrement ;

4° Remplacement de deux voûtes en maçonnerie du pont de halage au débouché du ruisseau d'Erquelines par un tablier en charpente avec poutrelles en fer laminé. Ces travaux sont achevés ;

5° Reconstruction du vieux pont établi dans la commune de Lobbes. Ces travaux doivent en ce moment être terminés.

Des travaux, qui absorberont une somme de 49,500 francs, sont en cours d'exécution depuis le 31 juillet dernier, dans la province de Namur, et se poursuivent régulièrement.

Ces travaux ont été adjugés le 9 juin 1854 et sont poussés avec activité.

Les travaux d'établissement de cet embranchement de chemin de fer peuvent être considérés comme terminés.

Des explications détaillées ont été données au sujet de ces travaux par le Département des Travaux Publics, en réponse à une note de la 2^e section, ayant pour but de demander des renseignements à l'occasion des crédits demandés au chapitre II, art. 22 du projet de budget de l'exercice 1855. On ne peut que se référer ici au contenu de cette note.

ANNEXE C.

Note sur la subdivision des art. 2, 3, 4 et 5 du budget.

Ce n'est pas la première fois qu'une semblable subdivision est demandée ; mais toujours, dans le passé, on a reconnu que la subdivision des articles, poussée à ce point, sans être utile, présentait des difficultés et des inconvénients sérieux. Aussi a-t-elle toujours été écartée.

Si le but que l'on a en vue est uniquement de connaître quelle est, dans les dépenses de l'administration centrale, la part spéciale afférente au service du chemin de fer, point n'est besoin pour cela d'introduire dans le budget du Ministère des Travaux Publics une subdivision insolite et exceptionnelle.

Les comptes rendus par les Ministres, en exécution des art. 44 et 45 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État, renseignent, d'une manière extrêmement détaillée, l'emploi des sommes affectées au paiement des traitements du personnel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics. (*Voir le dernier compte-rendu, relatif à l'exercice 1851, page 142.*)

Pour les exercices dont les comptes-rendus ne sont pas présentés encore, l'administration est toujours en mesure de fournir le détail de la dépense ; c'est ainsi que l'on a pu annexer à la présente note l'indication de la part afférente au service du chemin de fer, sur le crédit de l'art. 2 du budget de 1854. (*Voir l'annexe.*)

Il est vrai que la répartition n'est pas faite dans les comptes-rendus, ni dans les registres de l'administration, pour ce qui concerne les art. 3, 4 et 5 du chapitre I^{er} du budget (*Frais de route du Ministre, etc., Salaires, Matériel*), de même qu'elle n'est pas faite pour les art. 88, 89 et 90 (*Pensions, Secours et Dépenses imprévues*), articles qui, dans la pensée de la 1^{re} section, devraient être mis sur la même ligne que les art. 3, 4 et 5.

Toutes les dépenses susceptibles de division, et qui sont propres au chemin de fer, sont, dans l'état actuel des choses, renseignées séparément. On peut donc, en tant que cela est praticable, établir le chiffre exact de toutes les dépenses propres au service du chemin de fer, sans qu'il soit nécessaire pour cela de modifier, par exception, la forme actuelle du budget.

Mais il est des dépenses qui, par leur nature, ne sont pas divisibles. Le Ministère des Travaux Publics comprend deux administrations distinctes : celle des ponts et chaussées et des mines, et celle des chemins de fer en exploitation, des postes et des télégraphes. Sous certains rapports, ces deux branches d'administration viennent se réunir dans une administration centrale, qui n'existe que par le fait de cette concentration, qui n'a pas d'autre raison d'être. On conçoit, dès lors, qu'il est une partie des dépenses de cette administration centrale qui n'est pas susceptible de division. Peut-on exiger, par exemple, que l'on tienne un compte séparé des frais de voyage du Ministre, pour le service des ponts et chaussées et pour le service du chemin de fer ? des comptes séparés pour l'une et l'autre branches des dépenses de matériel, de chauffage, d'éclairage, etc. ? Comment, d'ail-

leurs, répartir le travail de la comptabilité centrale, du bureau d'expédition, etc. ?

Assurément, une grande division du budget par articles séparés est une chose bonne et utile, en ce qu'elle permet un contrôle efficace de la part de la Législature; toutefois il convient, semble-t-il, de ne pas pousser cette division au-delà de certaines limites. Vouloir pousser le fractionnement jusqu'où le demande la 1^{re} section, ce serait entraver l'action économique du Ministre, susciter des demandes de crédits supplémentaires pour des sommes insignifiantes ou élever le chiffre total du budget; ce serait augmenter et compliquer encore les écritures et le travail des bureaux; ce serait, enfin, introduire, par exception, dans le budget du Département des Travaux Publics un système nouveau qui n'est appliqué à aucun autre budget.

Dira-t-on que le service du chemin de fer constitue un service spécial? Mais le service des ponts et chaussées n'est-il pas aussi spécial? La direction des cultes et celle de la sûreté publique, au Ministère de la Justice; celles de l'agriculture et de la garde civique, au Ministère de l'Intérieur; celles de l'enregistrement et de la douane, au Ministère des Finances, etc., ne constituent-elles pas autant de spécialités? Pourquoi donc établir, au budget du Département des Travaux Publics, des subdivisions qui n'existent pas et qu'on ne demande pas ailleurs?

D'après les considérations qui précèdent, on ne saurait adopter comme une innovation nécessaire, la mesure proposée par la 1^{re} section.

1 directeur général	fr.	12,000	»
2 inspecteurs généraux		20,500	»
3 directeurs.		33,000	»
3 Inspecteurs		19,000	»
8 chefs de bureau.		28,500	»
6 sous-inspecteurs.		24,500	»
10 commis-chefs.		24,900	»
16 commis de 1 ^{re} classe.		33,600	»
26 — 2 ^e —		46,800	»
54 — 3 ^e —		75,000	»
21 — adjoints		17,600	»
4 huissiers et messagers		4,500	»
3 fonctionnaires en disponibilité.		9,266	67
Ensemble.	fr.	348,966	67

ANNEXE D.

Note en réponse aux observations de la 3^e section sur l'art. 2.

Le crédit qui a été pétitionné et voté au budget de 1853 était insuffisant pour pourvoir aux besoins existants à l'époque de ce vote.

Cette situation était connue ; la section centrale chargée de l'examen du budget de 1854, en avait été informée, et, appréciant les motifs qu'avait fait valoir le Gouvernement à l'appui d'une demande de crédits supplémentaires, déposée à la séance du 21 mars 1854 (n° 197 des Documents parlementaires, p. 4), elle a conclu à l'adoption d'un crédit de fr. 15,564-50, représentant la partie de l'insuffisance qu'il restait à couvrir après la réalisation des économies qui avaient été apportées dans les dépenses de l'Administration centrale.

Les explications demandées dans la note ci-contre ont été fournies déjà, à la section centrale, chargée de l'examen du crédit supplémentaire pour 1853, rappelé plus haut.

Ces explications ont été reproduites à la page 2 du rapport de la section centrale (Documents parlementaires, n° 23, session de 1853-1854).

ANNEXE E.

Arrêté royal établissant le nouveau mode de payement des honoraires des avocats du Département des Travaux Publics.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Voulant régler l'instruction des affaires contentieuses concernant les différentes administrations ressortissant au Ministère des Travaux Publics, et introduire dans les dépenses de service toute l'économie désirable ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. L'instruction des affaires contentieuses et la défense des intérêts du Ministère des Travaux Publics, devant les tribunaux et Cours, sont confiées à des avocats qui prennent le titre *d'avocats du Département des Travaux Publics*.

Ces avocats sont désignés par Notre Ministre.

ART. 2. Le nombre des avocats du Département des Travaux Publics est fixé à trois, savoir : un pour le ressort de la Cour d'appel de Bruxelles ; un pour le

ressort de la Cour d'appel de Liège, et un pour le ressort de la Cour d'appel de Gand.

ART. 3. Les avocats seront chargés respectivement de l'instruction et de la poursuite des affaires qui se rapportent au ressort de la Cour d'appel auquel ils sont attachés.

Ils suivront chacun les affaires devant toutes les juridictions du ressort, et, au besoin, devant la Cour de cassation.

ART. 4. Le Ministre pourra recourir aux conseils de l'un ou l'autre des avocats, pour les affaires qu'il jugera convenable de lui soumettre.

Il pourra aussi adjoindre à l'avocat ordinaire, l'avocat d'un autre ressort ou inviter les avocats à se réunir en comité pour délibérer sur certaines questions.

ART. 5. Le Ministre agréera les avoués et, lorsqu'il y a lieu, un avocat près de la Cour de cassation, pour représenter le Département.

ART. 6. A partir de l'année 1853, les honoraires des avocats du Département des Travaux Publics, y compris tous frais de déplacement, seront fixés, par mode d'abonnement, à une somme déterminée et annuelle.

Une certaine somme sera réservée sur l'allocation portée de ce chef au budget. Cette somme sera employée à accorder aux avocats, dans certaines circonstances, s'il y a lieu, des indemnités particulières.

ART. 7. L'allocation annuelle, destinée aux honoraires des avocats, ne dépassera pas trente-deux mille francs.

Le Ministre des Travaux Publics fixera les honoraires de chacun des avocats, ainsi que la somme à tenir en réserve.

ART. 8. Les honoraires à allouer, par mode d'abonnement, aux avocats, ne pourront être considérés comme constituant un traitement ou des émoluments à charge du Trésor, dans le sens de la loi générale sur les pensions, du 21 juillet 1844.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Lacken, le 9 août 1854.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

ANNEXE F.

Tableau indiquant :

1° Le montant approximatif des sommes à payer par l'État pour l'achèvement des routes en construction ou décrétées ;

2° Les routes ou redressements de routes non décrétées, dont l'exécution est réclamée vivement par les conseils provinciaux, les communes ou les particuliers intéressés.

Routes en construction ou décrétées.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT de la dépense à charge de l'État.	Observations.
Achèvement de la route de Turnhout à Tilbourg. . . .	120,000	
Pavage du prolongement de la rue de la Loi à Bruxelles et des deux embranchements vers les routes de Lou- vain et de Wavre.	170,000	
Achèvement de la route de Wavre à Huy (partie située dans le Brabant).	145,000	
— — de Ninove à Hal.	204,000	
— — de Deerlyk à Caester	70,000	
— — de Poelcappelle à Eessen	100,000	
— — d'Ypres vers Bailleul	70,000	
— — de Bloemendaele à Zedelghem.	60,000	
— — d'Ingelmunster à Vive-St-Éloy.	60,000	
— — de Huy à Stavelot.	300,000	
— — Huy à Wavre (partie située dans la province de Liège).	180,000	
Eupen à Malmédy (partie située sur le territoire belge).	40,000	
Achèvement de la route du Val-Benoit à Hody.	45,000	
— — de Riempst à Hallembaye.	100,000	
Achel, par Lille-St-Hubert, à Peer	82,000	
Hamont à la route de Hasselt à Bois-le-Duc vers Lom- mel (par Overpelt et Neerpelt)	98,000	
Achèvement de la route de Wellin à Gribelle.	90,000	
Rochefort à Wellin	160,000	
Gedinne à Charleville.	110,000	
Achèvement de la route d'Eghezée à la Sambre, par Saucin	66,000	
TOTAL fr.	2,270,000	

Routes et redressements de routes non décrétées.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	MONTANT approximatif de la dépense, y compris les indemnités de terrains.	<i>Observations.</i>
Hoogstracten vers Bréda	180,000	
Moll ou Baelen vers Hamont, par Lommel.	70,000	Partie située dans la province d'Anvers.
Audeghem à St-Laurent (à construire par concession).	64,000	On demande à l'État un subside de 18,000 francs.
Bassevelde à la route d'Everghem à Watervliet (à construire par la commune de Bassevelde).	49,000	Id. de 10,000 francs.
Wetteren à Oombergen.	191,000	
Redressement de la route de Melle à Grammont.	173,000	
— — de Nederbrakel à Grammont.	46,700	
Prolongement de la route de Bloemendaale à Zedeghem jusqu'à Eerneghem.	123,000	
Nieuport à Pervyse	159,700	
Langemarck à Zonnbeke (à construire par les communes).	108,000	Id. de 12,000 francs.
Redressement de la route de Mons à Chimay.	200,000	
— de la montagne de la Chartreuse, route de Liège vers Aix-la-Chapelle	100,000	
Hannut à Wavre	100,000	
Deigné à Theux.	160,000	
Jalhay à la baraque Michel.	85,000	
Goé à Eupen par Membach.	30,000	
Remouchamps à Trois-Ponts	225,000	
Hody vers Hotton, par Durbuy	75,000	Partie située dans la province de Liège.
Berneau à Vaels.	250,000	
Peer à Genck.	167,000	
Herck-la-Ville à Beeringen	400,000	
Waremmes à St-Trond	260,000	
Moll ou Baelen vers Hamont, par Lommel, à la route de Hasselt à Bois-le-Duc	98,000	Id. de Limbourg.
Redressement de la route d'Ostende à Arlon.	32,000	Id. de Luxembourg
Hotton vers Hody, par Durbuy	142,000	Id. id.
Route des Ardoisières d'Alle et de Laviot, à la route de Dinant, avec embranchement vers Membre	284,000	
Cedinne vers Hargnies	110,000	
Redressement de la route de Leuze à Renaix	44,800	
— — de 1 ^{re} classe de Namur à Marche.	179,000	
TOTAL fr.	4,106,200	

ANNEXE G.

État indiquant, par province, la part contributive des particuliers et communes, des provinces et de l'État, dans la construction des routes de l'État et des routes provinciales.

PROVINCES.	ROUTES				
	CONSTRUITES PAR CONCESSION.				
	PARTS CONTRIBUTIVES.				DÉPENSE
	Particuliers et communes.	Provinces.	État.	Concessionnaires	TOTALE
Anvers.....	»	»	»	»	»
Brabant.....	16,000	7,000	43,000	»	403,354
Flandre occidentale	»	33,000	33,000	»	99,000
Flandre orientale.....	406,742	472,588	378,072	»	4,598,252
Hainaut.....	497,505	936,591	936,489	»	5,743,635
Liège	48,503	306,500	318,700	»	4,458,880
Limbourg	»	»	»	»	»
Luxembourg.....	»	»	»	»	»
Namur.....	»	34,806	483,494	»	483,494

DE L'ÉTAT					ROUTES PROVINCIALES.				
CONSTRUITES PAR L'ÉTAT.									
PARTS CONTRIBUTIVES.				DÉPENSE	PARTS CONTRIBUTIVES.				DÉPENSE
Particuliers	Communes.	Provinces.	État.	TOTALE.	Particuliers.	Communes.	État.	Provinces.	TOTALE.
43,400	239,526	50,000	2,085,287	2,387,944	43,400	574,240	718,243	4,603,016	2,908,569
6,000	32,935	45,000	4,664,240	4,748,475	87,896	586,703	764,263	4,584,340	6,022,902
43,200	761,204	4,492,030	4,874,922	3,874,354	"	84,943	81,000	474,408	340,024
"	23,200	494,812	4,672,658	4,937,674	47,060	444,428	43,800	2,529,478	2,734,766
23,092	47,000	27,974	4,473,795	4,244,859	437,300	303,022	887,747	4,942,744	3,270,810
14,500	409,524	4,239,465	4,644,588	6,305,077	408,374	21,872	452,900	273,030	556,476
78,993	461,627	969,907	3,758,460	4,968,687	"	"	"	"	"
6,050	434,383	264,556	5,699,264	6,404,253	"	224,219	506,077	608,485	4,338,481
473,500	421,292	628,234	3,846,298	4,739,324	"	"	206,448	4,420,865	4,326,983

ANNEXE II.

État indicatif, par province, de la longueur des routes plantées jusqu'en 1853, de celle

DÉSIGNATION DES ROUTES.	LONGUEURS			NOMBRE						
	PLANTÉES.	RESTANT à PLANTER.	NON SUSCEPTIBLES d'être PLANTÉES.	Larix.	Sapins.	Maronniers.	Bois blancs.	Ormes.	Peupliers du Canada ou d'Italie.	Bouleaux.
Anvers.....	499,692 "	4,087	34,370 "	2,742	"	151	67	9,964	3,956	64
Brabant.....	352,532 60	46,207	66,386 70	2,244	"	"	3,034	57,087	18,504	"
Flandre occident.	665,030 "	202,792	482,246 "	"	"	251	"	42,429	36,627	"
Flandre orientale.	272,658 "	180	402,901 "	"	"	703	4,122	25,142	49,540	"
Hainaut.....	261,238 "	77,854	447,975 55	"	"	"	"	29,673	20,438	"
Liège.....	407,489 "	154,510	490,045 "	5,253	"	"	"	9,642	5,264	"
Limbourg.....	294,575 40	24,082	32,485 50	8,264	"	629	444	43,705	15,021	2,230
Luxembourg.....	568,741 "	70,362	"	9,056	3,795	170	160	3,008	48,085	106
Namur.....	244,915 "	407,408	420,660 "	6,307	"	"	658	6,865	42,550	89
TOTAUX GÉNÉRAUX.	2,966,870 70 soit 2,966 kilom. ou 563 1/2 lieues.	648,479 soit 648 kilom. ou 129 3/5 lieues.	846,739 75 soit 846 kilom. ou 169 1/2 lieues.	33,863	3,795	4,904	5,452	167,187	209,655	2,479

des routes qu'il reste à planter, ainsi que du nombre et de l'essence des arbres plantés.

D'ARBRES PLANTÉS. — ESSENCE.

Hêtres.	Châtaigniers.	Chênes.	Tilleuls.	Saules.	Platanes.	Trembles.	Noyers.	Sorbiers.	Frênes.	Érables.	Acacias.	TOTAL.
5,262	605	24,836	815	42	101	»	»	»	»	»	729	49,224
2,818	»	600	472	»	»	748	»	»	»	»	100	85,577
8,668	639	8,197	5,456	4,510	21	3,450	53	»	521	194	150	80,875
45,610	1,838	40,867	2,556	3,533	2	1,096	9	»	260	70	10	82,298
»	»	803	387	1,037	234	667	»	883	»	»	»	53,824
274	»	1,189	»	»	»	»	»	4,084	1,212	»	»	26,918
4,958	113	7,336	1,691	»	97	328	183	»	733	888	1,597	58,181
950	»	420	1,406	»	»	254	443	31,378	25,348	6,960	1,382	132,901
131	»	»	210	»	50	»	»	»	2,204	606	154	59,824
38,671	3,095	54,248	12,993	9,131	505	6,493	688	36,345	30,278	8,718	1,122	629,622

ANNEXE I.

Relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des deux canaux de Gand à Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis 1830 jusques et y compris 1853.

ANNÉES.	CANAL	
	de Gand à Terneuzen.	de Maestricht à Bois-le-Duc.
1830	29,179 90	»
1831	18,709 50	39,896 92
1832	21,561 77	29,041 »
1833	14,299 60	25,768 63
1834	14,865 82	9,888 »
1835	93,849 60	27,109 48
1836	9,050 »	102,467 »
1837	12,345 »	35,271 65
1838	10,958 50	21,983 »
1839	11,430 »	175,154 12
1840	13,047 50	26,115 28
1841	41,811 09	136,299 25
1842	75,514 85	73,260 07
1843	41,328 »	73,901 99
1844	44,903 »	51,364 97
1845	46,758 25	80,500 »
1846	63,400 »	163,285 »
1847	45,058 83	84,484 85
1848	29,041 44	47,150 »
1849	24,980 90	51,715 16
1850	29,348 »	67,235 »
1851	31,198 »	59,335 »
1852	36,348 »	36,285 »
1853	30,350 »	57,764 »

ANNEXE K.

Chemins de fer, postes et télégraphes.

En présentant en février 1854 et pour se conformer à la loi de comptabilité, le projet de budget de l'exercice 1855, le Gouvernement ne se dissimulait pas, et il avait soin de déclarer « que des faits nombreux pourraient venir modifier ses » prévisions. Il se réservait donc d'apporter aux propositions du projet de budget, » les changements que les faits acquis ou les circonstances pourraient com- » mander ⁽¹⁾. »

Le Gouvernement faisait allusion surtout à deux faits importants par leur influence sur les dépenses, à savoir : le renchérissement du combustible ; du fer et des objets de consommation en général, et le développement considérable du trafic.

En ce qui concerne le renchérissement des matières, il a persisté et la fermeté des prix est telle aujourd'hui qu'il est impossible d'espérer que les adjudications pour l'exercice 1855 donnent la moindre réduction sur les prix de 1854.

Quant aux transports, on sait qu'ils suivent un développement plus considérable qu'à aucune époque et que rien ne semble devoir amoindrir, au moins d'ici à quelque temps, puisque de nombreux affluents, tant en Belgique qu'à l'étranger, viendront successivement apporter leur contingent au mouvement des lignes de l'État.

Dans cet état de choses, et afin de déférer au vœu souvent exprimé au sein des Chambres d'éviter autant que possible les crédits supplémentaires, le Gouvernement croit prudent de prendre pour base du budget de l'exercice 1855 les dépenses de 1854 (on peut les évaluer très-approximativement dès à présent), sauf à y ajouter quelques crédits peu considérables du reste pour les télégraphes (10,000 fr.), pour les postes (25,000 fr.) et une prévision de 100,000 francs pour l'exploitation éventuelle de quelques sections de la ligne de Dendre et Waes.

On comprendra, en ce qui concerne cette dernière prévision, qu'il serait tout à fait impossible de préjuger la dépense qui sera faite en 1855, puisque, d'une part, aux termes de la loi de concession, la ligne ne doit être achevée qu'au 1^{er} mai 1856, et que, d'autre part, on ignore encore vers quelle époque les sections où les travaux sont en voie d'achèvement pourront être ouvertes. En outre, l'entretien des sections reste toujours pendant un certain temps à charge des concessionnaires. La dépense de 100,000 francs est donc tout à fait approximative.

D'après ces bases, le budget rectifié, pour 1855, se résume comme suit, en ce qui concerne les allocations qui font l'objet du chap. IV :

(1) Document n° 163, page 57, session 1853-1854.

	CRÉDITS	CRÉDITS	DÉPENSES	DIFFÉRENCE	
	demandes au premier projet de budget.	demandés au projet de budget rectifié.		en plus entre le projet de budget rectifié et	
	(Février 1854.)	(Novembre 1854.)	EN 1854.	le premier projet de budget.	les dépenses de 1854.
Chemin de fer.	10,268,870	11,241,670	11,141,670	972,800	100,000
Postes.	1,695,000	1,700,000	1,675,000	5,000	25,000
Télégraphes.	93,000	103,000	93,000	10,000	10,000
TOTAUX.	12,056,870	13,044,670	12,909,670	987,800	135,000

Le projet de budget, présenté en février 1854, était, ainsi que je l'ai dit plus haut, en quelque sorte provisoire et il reproduisait à peu près, à défaut de base plus certaine, les dépenses de 1855 majorées de 500,000 francs environ. C'est ce qui explique la différence de 987,800 francs (*) entre ce premier projet et le budget rectifié, lequel a pour base la dépense qui sera réellement effectuée en 1854.

Cette dépense s'élèvera à la somme de 12,909,670 francs, dans laquelle le chemin de fer figure pour 11,141,670 francs.

Je crois devoir entrer dans quelques développements pour justifier ce dernier chiffre, qui peut paraître élevé si, d'une part, on l'isole de la recette correspondante, et si, d'autre part, on ne tient pas compte des charges extraordinaires qui pèsent sur l'exploitation, par suite du renchérissement des matières.

Voici quelles ont été les dépenses et les recettes de l'exploitation depuis 1847 :

ANNÉES.	DÉPENSES.	RECETTES.	PRODUIT NET.
1847	9,358,800	14,649,000	5,290,200
1848	8,849,600	12,108,000	3,258,400
1849	8,298,200	12,935,900	4,637,700
1850	9,182,400	14,847,500	5,665,100
1851	8,933,100	15,968,800	7,035,700
1852	8,928,400	17,078,000	8,149,600
1853	9,782,000	19,342,800	9,560,800
1854	11,141,670	22,000,000	10,858,330

(*) Il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer ici que si les premières prévisions de dépense doivent être majorées, les prévisions de recettes le seront également, mais dans une proportion bien plus considérable. En effet, le premier projet de budget des voies et moyens évaluait la recette de 1855 à 20,000,000 de francs. Ce chiffre devra être majoré de 2,000,000 au moins, puisque déjà en 1854 les recettes atteindront, selon toute probabilité, 22,000,000 de francs.

On voit par cette comparaison que, bien que l'année 1854 présente la dépense la plus élevée, l'excédant de la recette sur la dépense atteint à peu près, pour cette même année, le chiffre de 11,000,000 de francs. Il dépasse, par conséquent, d'environ 1,500,000 francs le produit net le plus favorable obtenu jusqu'ici.

Mais les dépenses d'exploitation de 1854 trouvent une justification plus complète encore si l'on tient compte du renchérissement des objets de consommation.

Je pourrais choisir pour point de comparaison avec 1854 une année pendant laquelle les dépenses ont été considérables, relativement aux recettes et les matériaux à bas prix. Par exemple, l'une des années 1848 à 1850.

Pour que le parallèle soit inattaquable, je prendrai l'année 1852, pendant laquelle une légère hausse s'est déjà fait sentir et qui présente une balance plus favorable des recettes et des dépenses.

Un relevé a été fait, avec une rigoureuse exactitude, des prix payés en 1852 et des quantités consommées en 1854. Voici le résumé de ce relevé, trop volumineux pour être publié :

OBJETS DE CONSOMMATION ET MATÉRIAUX.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1854.	APPLICATION des prix de 1852, aux quantités consommées en 1854.	AUGMENTATIONS de dépenses en 1854 dues à la hausse des prix.
	(a)		
Combustible pour locomotives	1,487,800	957,660 »	530,140 »
— pour machines fixes	40,000	25,000 »	15,000 »
Huiles et graisses	194,200	136,542 »	57,658 »
Bois, fers et objets divers pour l'entretien du matériel	1,670,000	1,200,224 »	369,676 »
Éclairage, chauffage des gares, salles d'attente et convois, etc.	185,000	138,719 50	46,280 50
Consommations diverses pour le service des transports : Cordes, brosses, brouettes, outils, engins, etc.	70,000	58,734 50	11,265 50
Billes	294,000	270,000 »	24,000 »
Rails, coussinets, chevilles	1,169,000	902,000 »	267,000 »
Plates-formes, excentriques, etc.	80,000	64,000 »	16,000 »
Travaux et matériaux de construction	480,000	358,000 »	122,000 »
TOTAUX	5,670,000	4,210,980 »	1,459,020 »

(a) L'administration a employé, en 1854, deux espèces de combustible, savoir : des briquettes de houille au prix de 16 francs les 1,000 kilog. et du coke au prix moyen de 26 francs la tonne. Le prix moyen général sera de fr. 22-54 environ et la consommation de 66,000 tonnes. En 1852, le prix moyen a été de fr. 14-51 par tonne.

Si l'on retranche de la dépense de 1854 (11,141,670 francs) la charge extraordinaire de 1,459,020 francs, due au renchérissement des matières, on trouve que la dépense normale se réduit à 9,682,650 francs et qu'elle ne dépasse celle de 1852 que de 754,250 francs, et cela en présence d'un accroissement de recette qui atteindra cinq millions de francs.

Ce résultat vraiment remarquable témoigne des efforts que l'administration a dû faire en vue d'apporter dans les dépenses toute l'économie compatible avec la marche du service.

ANNEXE L.

Ministère des Travaux Publics.

Développements du projet de budget rectifié pour l'exercice 1855.

NUMÉRO des articles.	LITTEA des développemens.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordin' et temporaires.	TOTAL.
		CHAPITRE PREMIER.			
		ADMINISTRATION CENTRALE.			
1	»	Traitement du Ministre.....	21,000 »	»	21,000 »
2	»	Id. des fonctionnaires, employés et gens de service.	523,600 »	23,000 »	548,600 »
3	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés.....	27,600 »	»	27,600 »
4	»	Salaires des hommes de peine, des nettoyeuses, des lithogra- phes, et des ouvriers de l'atelier du timbre pour le service des postes.....	24,400 »	»	24,400 »
5	»	Matériel. — Fourniture de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage et menues dépenses.....	30,000 »	»	30,000 »
Nouveau.	»	Honoraires des avocats du Département.....	»	»	»
		TOTAL du chap. 1 ^{er}fr.	648,600 »	23,000 »	671,600 »
		CHAPITRE II.			
		PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.			
		PREMIÈRE SECTION.			
		PONTS ET CHAUSSÉES.			
	a.	Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et entretien de nouvelles sections en 1853.....	1,447,310 »	»	
6	b.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispen- sables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Paiemens des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignemens....	200,000 »	»	2,377,458 »
	c.	Études de projets, frais de levée de plans et achats d'instru- ments, matériel et impressions.....	10,000 »	»	
	d.	Travaux d'amélioration et construction de routes.....	919,928 »	»	
		PLANTATIONS SUR LES ROUTES.			
7	a.	Plantations nouvelles.....	39,700 »	»	41,200 »
	b.	Somme à valoir pour frais de surveillance extraordinaire....	1,300 »	»	
		TOTAL de la 1 ^{re} section.....fr.	2,618,658 »	»	2,618,658 »
		DEUXIÈME SECTION.			
		BATIMENTS CIVILS.			
8	»	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monu- ments de l'Etat, ainsi que des bâtimens dont les lois met- tent l'entretien à charge de l'Etat.....	90,000 »	»	90,000 »
9	»	Travaux de construction, d'amélioration et d'extension....	»	60,000 »	60,000 »
10	»	Troisième annuité due à la ville de Bruxelles, pour distribu- tion d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtimens civils situés en cette localité.....	»	6,400 »	6,400 »
		TOTAL de la 2 ^e section..... fr.	90,000 »	66,400 »	156,400 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
21,000 »	»	21,000 »	»	»	
525,600 »	25,000 »	548,600 »	»	»	
27,600 »	»	27,600 »	»	»	
28,400 »	»	28,400 »	(b) 4,000	»	(b) Cette augmentation n'a été adoptée par la section centrale que pour moitié et seulement comme charge extraordinaire.
50,000 »	»	50,000 »	»	»	
52,000 »	(a) »	»	52,000	»	(a) Ce chiffre a été réduit par la section centrale à 30,000 francs, du consentement de M. le Ministre des Travaux Publics.
684,600 »	25,000 »	707,600 »	56,000	»	
2,577,458 »	»	2,577,458 »	»	»	
41,200 »	»	41,200 »	»	»	
2,618,658 »	»	2,618,658 »	»	»	
90,000 »	»	90,000 »	»	»	
»	60,000 »	60,000 »	»	»	
»	6,400 »	6,400 »	»	»	
90,000 »	66,400 »	156,400 »	»	»	

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développemens.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires	TOTAL.
TROISIÈME SECTION.					
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DE POLDERS.					
<i>Canal de Gand au Sas de Gand.</i>					
11	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	7,095	»	26,095
	b.	Dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale.....	12,000	»	
	c.	Restauration des bords et talus.....	7,000	»	
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>					
12	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	14,000	»	76,600
	b.	Établissement d'un radier en maçonnerie de briques dans le sas de l'écluse n° 18, à Bocholt, et grosses réparations au perré aval de gauche.....	»	8,000	
	c.	Recouvrement en dalles du radier, en béton, du sas de l'écluse n° 17, à Loozen.....	»	4,000	
	d.	Construction d'un aqueduc-siphon pour le passage, sous le canal, de l'Itter, à Tongerlo.....	»	15,200	
	e.	Construction d'un aqueduc-siphon, sous le canal de Neeroeteren, pour le passage du Kleinbeek. Visite de l'aqueduc-siphon actuel, et grosses réparations éventuelles.....	»	24,000	
	f.	Travaux de dévasement.....	»	2,000	
	g.	Acquisition de poutrelles, afin de pouvoir fermer le passage à l'un des ponts tournants.....	»	1,600	
	h.	Construction d'une maison de garde-dignes, à Brée.....	»	5,200	
	i.	Établissement de glissières en fer sur supports en fonte aux ponts tournants, afin de supporter la volée et la culasse, quand ces ponts sont ouverts.....	»	1,200	
	j.	Acquisition d'une barque pour le service du canal.....	»	600	
	k.	Abaissement de la digue des bassins de Solt et de Bocholt, pour approprier ceux-ci au chargement et au déchargement des marchandises.....	»	500	
	15	l.	Construction d'un déversoir, à Neeroeteren, en remplacement de celui de Rothem.....	»	
m.		Acquisition de poutrelles pour l'écluse n° 18, à Bocholt, et construction d'une remise pour les abriter.....	»	»	
»		Remplacement des ponts-levis de Neeroeteren et de Reickheim par des ponts tournants.—Complément de la dépense.	»	50,000	
<i>Canal de Pommerœul à Antoiny.</i>					
14	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	10,800	»	81,800
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machine à vapeur et navigation de nuit.....	62,000	»	

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
26,000 »	»	26,000 »	»	»	
14,000 »	»				
»	8,000 »				
»	4,000 »				
»	13,200 »				
»	24,000 »				
»	2,000 »				
»	1,600 »	86,600 »	^(a) 10,000 »	»	(a) Cette augmentation a été admise par la section centrale.
»	5,200 »				
»	1,200 »				
»	600 »				
»	800 »				
»	5,000 »				
»	5,000 »				
»	6,100 »	56,100 »	^(b) 6,100 »	»	(b) L'augmentation a été adoptée par la section centrale.
81,800 »	»	81,800 »	»	»	

NUMÉRO des articles.	LISTE des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		<i>Sambre canalisée.</i>			
13	a.	Travaux d'entretien ordinaire et de dragage.....	403,930	»	106,750
	b.	Remplacement du pavage en calcaire par un pavage en gré, en aval du pont de Sambre à Namur.....	»	2,800	
		<i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>			
16	a.	Travaux d'entretien et d'amélioration.....	60,500	»	79,500
	b.	Pavage de diverses parties de trottoir pour le halage.....	»	19,000	
		<i>Escaut.</i>			
17	a.	Travaux d'entretien.....	22,568	»	55,288
	b.	Entretien de la digue de la Tête-de-Flandre à Zwynndrecht.	200	»	
	c.	Restauration des bords et talus des canaux de Melsen et de Zwarte-Coppensbeke.....	»	5,000	
	d.	Travaux de dévasement pour l'entretien ordinaire de la ri- vière dans la Flandre orientale.....	6,430	»	
	e.	Établissement de pieux d'amarrage près du pont du Strop, à Gand.....	»	720	
	f.	Établissement de deux ponts de halage sur les affluents natu- rels à Gavre et à Meirelbeke.....	»	530	
		<i>Lys.</i>			
18	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	18,170	»	45,570
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire dans la Flandre occidentale	10,500	»	
	c.	Entretien et réparation des ponts établis sur la partie de la rivière mitoyenne entre la France et la Belgique.....	500	»	
	d.	Enlèvement d'atterrissements en amont et en aval de l'arche des Capucins, à Menin, et en aval de la ville de Courtrai..	»	10,000	
	e.	Établissements de ponts de halage sur des affluents naturels à Deynze et à Lerne.....	»	900	
	f.	Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre orientale....	»	5,500	
19	»	Travaux de construction de deux ponts de halage carrossa- bles dans la ville de Courtrai.— Complément de la dépense.	»	10,000	10,000
		<i>Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.</i>			
20	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	25,100	»	245,100
	b.	Travaux d'amélioration.....	»	220,000	
		<i>Meuse dans la province de Limbourg.</i>			
21	a.	Entretien du chemin de halage de la rive gauche et des tra- vaux de défense.....	52,000	»	102,000
	b.	Travaux d'amélioration au pied des bermes existantes, au moyen de moellons de fort échantillon.....	»	60,000	
	c.	Réparations extraordinaires à effectuer à la rive gauche, et travaux pour améliorer le halage.....	»	10,000	

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
Charges ordinaires et permanentes	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation	Diminution.	
105,930 »	»	106,730 »	»	»	
»	2,800 »				
60,500 »	»	79,500 »	»	»	
»	19,000 »				
22,568 »	»	35,288 »	»	»	
200 »	»				
»	5,000 »				
6,450 »	»				
»	720 »	45,570 »	»	»	
»	550 »				
18,170 »	»				
10,500 »	»				
500 »	»				
»	10,000 »	10,000 »	»	»	
»	900 »				
»	5,500 »				
»	10,000 »	10,000 »	»	»	
25,100 »	»				
»	220,000 »	245,100 »	»	»	
32,000 »	»	102,000 »	»	»	
»	60,000 »				
»	40,000 »				

NUMÉRO des articles.	LIVRE des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		<i>Dendre.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	11,600	»	
	b.	Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont.....	846	56	
	c.	Enlèvement d'atterrissements dans la Flandre orientale....	»	2,000	»
	d.	Renouvellement de la porte amont de l'écluse de navigation à Denderleeuw.....	»	2,900	»
22	e.	Construction d'un mur de revêtement en maçonnerie contre l'aile droite en aval du déversoir de l'écluse de Wieze.....	»	8,000	»
	f.	Renouvellement des deux vantaux de la porte d'aval de l'écluse de Wieze.....	»	5,000	»
	g.	Renouvellement des deux vantaux de la porte de flot de l'é- cluse de Termonde et des mécanismes.....	»	4,000	»
	h.	Renouvellement des deux vantaux de la porte d'aval de l'écluse de Termonde.....	»	5,000	»
		<i>Rupel.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	15,000	»	
23	b.	Travaux d'amélioration et de redressement à l'embouchure du Rupel. — Exhaussement de différents épis et construc- tion de nouvelles jetées en briquillons.....	»	85,000	»
		<i>Dyle et Démer.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	19,500	»	
24	b.	Travaux d'amélioration.....	»	140,000	»
		<i>Senne.</i>			
	a.	Entretien des ouvrages d'art établis aux frais de l'État.....	2,000	»	
25	b.	Loyer de la maison habitée par l'éclusier de Vilvorde.. . . .	250	»	
	c.	Consolidation des berges de la dérivation à Vilvorde.....	»	6,000	»
		<i>Canal de Gand à Ostende.</i>			
	a.	Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration.....	21,505	»	
	b.	Enlèvement d'atterrissements entre le pont Ste-Agnès et celui de la Barque, à Gand.....	»	4,500	»
26	c.	Renforcement et exhaussement des digues et revêtement en briques des talus entre Bruges et Ostende.....	»	7,000	»
	d.	Réparations aux quais dans la traverse de Bruges. — Part de l'État.....	»	2,000	»
	e.	Reconstruction de deux syphons.....	»	»	

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
11,600	"				
846 56	"				
"	2,000 "				
"	2,900 "				
"	8,000 "	55,546 56	"	"	
"	5,000 "				
"	4,000 "				
"	5,000 "				
15,000 "	"	100,000 "	"	"	
"	85,000 "				
19,500 "	"	139,500 "	"	"	
"	140,000 "				
2,000 "	"				
250 "	"	8,250 "	"	"	
"	6,000 "				
21,505 "	"				
"	4,500 "				
"	7,000 "	120,005 "	85,000		
"	2,000 "				
"	85,000 ^(a) "				

(a) Cette augmentation a été admise par la section centrale.

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		<i>Canal de Mons à Condé.</i>			
27	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	9,983	"	110,983
	b.	Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration. — Éclairage des écluses pour la navigation de nuit.....	"	18,000	
	c.	Construction de murs de quai.....	"	83,000	
	d.	Travaux d'amélioration du cours de la Haine, sur le terri- toire français. — Part contributive de la Belgique.....	"	"	
		<i>Canal de la Campine.</i>			
28	a.	Entretien des terrassements, des ouvrages d'art, des fasci- nages et des digues des 1 ^{re} et 2 ^e sections.....	45,020	"	31,170
	b.	Démolition et reconstruction, en briques, des plates-formes des ponts tournants.....	"	1,600	
	c.	Abaissement des pivots des ponts tournants, nos 6 et 7.....	"	300	
	d.	Établissement de poteaux d'amarrage.....	"	400	
	e.	Renouvellement de différentes pièces de charpente aux ponts levés, ponts tournants, etc.....	"	930	
	f.	Renouvellement des portes, fenêtres, gitage, planchers, pla- fonds, etc., des maisons des préposés à la manœuvre des ponts et des écluses.....	"	900	
	g.	Continuation du rechargement des digues, soit en gravier, soit en terre végétale.....	"	4,000	
		<i>Canal d'embranchement vers Turnhout.</i>			
29	a.	Entretien des terrassements et des ouvrages d'art.....	8,073	"	11,500
	b.	Continuation du rechargement des digues en gravier ou en terre végétale.....	"	2,500	
	c.	Placement de seuils aux portes et fenêtres de trois maisons de préposés à la manœuvre des ponts et écluses, place- ment de buses, pavage des rampes des ponts, etc.....	"	723	
		<i>Petite Nèthe canalisée.</i>			
30	a.	Travaux d'entretien ordinaire.....	11,300	"	22,000
	b.	Renouvellement d'une paire de portes de flot.....	"	2,000	
	c.	Construction d'une maison éclusière.....	"	4,500	
	d.	Reconstruction partielle des bajoyers de l'écluse n° 3.....	"	4,000	
		<i>Moervaert.</i>			
31	a.	Entretien ordinaire.....	1,005	"	3,805
	b.	Dévasements pour entretenir le canal à sa profondeur nor- male.....	"	1,500	
	c.	Acquisition de poutrelles pour l'écluse de Roodenhuyze....	"	700	
		<i>Canal de Deynze à Schipdonck.</i>			
32	"	Entretien ordinaire.....	4,649	"	4,649

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
9,983 »	»	127,983 »	17,000	(a) »	(d) La section centrale s'est abstenue de voter sur cette augmentation. Elle pense qu'il faut en une loi spéciale.
»	18,000 »				
»	83,000 »				
»	17,000 »				
43,020 »	»	31,170 »	»	»	
»	1,600 »				
»	500 »				
»	400 »				
»	930 »				
»	900 »				
»	4,000 »				
8,073 »	»	11,500 »	»	»	
»	2,500 »				
»	723 »				
11,500 »	»	22,000 »	»	»	
»	2,000 »				
»	4,300 »				
»	4,000 »				
1,693 »	»	5,893 »	»	»	
»	1,500 »				
»	700 »				
4,640 »	»	4,640 »	»	»	

NUMÉRO des articles.	LITTEA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
		<i>Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.</i>			
55	»	Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration.....	9,000	»	9,000
		<i>Canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht.</i>			
	a.	Travaux d'entretien en Belgique.....	17,480	»	36,950
54	b.	Travaux d'entretien et d'amélioration dans les Pays-Bas...	12,430	»	
	c.	Travaux d'amélioration et consolidation des digues sur le territoire belge.....	7,000	»	
		<i>Canal de Zelzaete à la mer du Nord.</i>			
55	»	Construction de la 4 ^e et dernière section, terrassements et ouvrages d'art. — Complément de la dépense.....	»	553,000	553,000
		<i>Grande Nèthe.</i>			
56	»	Travaux d'entretien.....	5,000	»	5,000
		<i>Yser.</i>			
57	»	Travaux d'entretien.....	7,000	»	7,000
		<i>Canal de Plasschendael.</i>			
58	»	Travaux d'entretien.....	8,000	»	8,000
		<i>Plantations.</i>			
59	»	Plantation nouvelles le long des voies navigables administrées par l'État, entretien de celles existantes et frais de surveillance.....	28,000	»	28,000
		<i>Frais d'étude.</i>			
40	»	Frais d'étude et de levée de plans, achat et réparation d'instruments.....	7,000	»	7,000
		<i>Bacs et bateaux de passage.</i>			
41	»	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances.....	27,000	»	27,000
		<i>Polders et wateringues.</i>			
»	»	Subside au polder de Lillo (pour mémoire).....	»	»	»
		TOTAL de la 3 ^e section.....fr.	674,586 86	1,382,545 »	2,056,751 56

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
90,000 »	»	9,000 »	»	»	
17,480 »	»	56,950 »	»	»	
12,450 »	»				
7,000 »	»				
»	555,000 »	555,000 »	»	»	
5,000 »	»	5,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
8,000 »	»	8,000 »	»	»	
25,000 »	»	2,500 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
27,000 »	»	27,000 »	»	»	
»	»	»	»	»	
674,586 86	1,500,445 »	2,174,831 86	118,100 »	»	

NUMÉRO des articles.	LITTEA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
QUATRIÈME SECTION.					
PORTS ET CÔTES.					
<i>Port d'Ostende.</i>					
42	a.	Travaux d'entretien ordinaire de l'avant-port.....	54,800 "	"	
	b.	Id. id. de l'arrière-port.....	8,500 "	"	
	c.	Id. id. des écluses des bassins de commerce, moitié à charge de l'État.....	345 "	"	
	d.	Continuation des travaux de prolongement, en maçonnerie, du quai des bateaux à vapeur, sur une longueur de 70 mètres environ.....	"	75,000 "	
	e.	Reconstruction, avec matériaux neufs et avec ceux à provenir des épis et de l'ancienne jetée d'ouest, de deux parties de revêtement en moellons de la grande digue de mer, d'une longueur ensemble d'environ 160 mètres.....	"	58,000 "	190,845 "
	f.	Reconstruction, sur 60 mètres de longueur, de la partie d'estacade à claire voie existant le long de l'ouvrage à couronne, vis-à-vis du quai des bateaux à vapeur.....	"	50,000 "	
	g.	Réparation éventuelle des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port par suite d'ouragans.....	"	4,000 "	
<i>Port de Nieuport.</i>					
43	"	Travaux d'entretien ordinaire (part de l'État, 2/3, de la dépense).....	13,955 55	"	13,955 55
<i>Côte de Blankenberghe.</i>					
44	a.	Travaux d'entretien { 1 ^{er} lot d'adjudication.....fr. 57,600	97,800 "	"	
		{ 2 ^e id. 60,200			
	b.	Prolongement en mer de deux jetées de la 2 ^e section.....	"	20,000 "	137,900 "
	c.	Travaux de consolidation des dunes.....	"	20,100 "	
<i>Phares et fanaux.</i>					
45	a.	Entretien des phares et fanaux de la côte.....	1,100 "	"	2,100 "
	b.	Travaux d'amélioration.....	"	1,000 "	
Total de la 4 ^e section..... fr.			136,678 55	188,100 "	344,778 55
CINQUIÈME SECTION.					
PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.					
46	"	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Frais de bureau et de déplacements.....	568,945 55	51,266 65	600,200 98
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.....	570,688 25	5,456 25	576,144 48
48	"	Frais des jurys d'examen et voyages des élèves ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil.....	12,000 "	"	12,000 "
Total de la 5 ^e section..... fr.			951,631 56	56,722 90	988,554 46

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
54,800 »	»				
8,500 »	»				
543 »	»				
»	73,000 »	100,843 »	»	»	
»	58,000 »				
»	50,000 »				
»	4,000 »				
15,953 55	»	159,553 55	»	»	
97,800 »	»				
»	20,000 »	157,900 »	»	»	
»	20,100 »				
1,100 »	»	2,100 »	»	»	
»	1,000 »				
156,678 55	188,100 »	544,778 55	»	»	
268,943 55	51,266 65	600,209 98	»	»	
579,125 25	5,456 25	584,579 48	(a) 8,455	»	(c) Cette augmentation a été adoptée par la section centrale.
12,000 »	»	»	»	»	
960,066 56	56,722 90	996,789 46	8,455	»	

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
RÉCAPITULATION DU CHAPITRE II.					
		1 ^{re} section. Ponts et chaussées.....	2,618,658 »	»	2,618,658 »
		2 ^e — Bâtimens civils.....	90,000 »	66,400 »	156,400 »
		3 ^e — Canaux et rivières.....	674,586 56	1,582,548 »	2,036,751 56
		4 ^e — Ports et côtes.....	136,678 35	188,100 »	544,778 35
		5 ^e — Personnel du service des ponts et chaussées...	951,651 56	56,722 90	988,554 46
		TOTAL du chap. II.....fr.	4,491,354 45	1,675,867 90	6,164,902 55
CHAPITRE III.					
MINES.					
49	»	Personnel du conseil des mines. — Traitemens.....	41,700 »	»	41,700 »
50	»	— — — Frais de route.....	600 »	»	600 »
51	»	— — — Matériel.....	2,000 »	»	2,000 »
52	»	Subsides aux caisses de prévoyance et récompense aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement...	45,000 »	»	45,000 »
55	»	Impressions, achat de livres, de cartes et d'instrumens; publication de documents statistiques; encouragemens et subventions; essais et expériences.....	7,000 »	»	7,000 »
54	»	Traitemens et indemnités du personnel du corps des mines.	134,066 66	6,566 67	140,653 33
55	»	Jury d'examen et voyages des élèves de l'école des mines...	6,000 »	»	6,000 »
56	»	Commission des procédés nouveaux. — Frais de route et de séjour.....	600 »	»	600 »
57	»	Commission des procédés nouveaux. — Matériel, achat de réactifs d'appareils, etc.....	1,400 »	»	1,400 »
58	»	Commission des Annales des Travaux Publics. — Frais de route et de séjour.....	1,100 »	»	1,100 »
59	»	Commission des Annales des Travaux Publics. — Publication du recueil, frais de bureau, etc.....	3,900 »	»	3,900 »
		TOTAL du chap. III.....fr.	245,566 66	6,566 67	249,953 55

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution	
2,618,658 »	»	2,618,658 »	»	»	
90,000 »	66,400 »	136,400 »	»	»	
674,386 36	1,500,448 »	2,174,851 36	118,100	»	
186,678 53	188,100 »	344,778 53	»	»	
960,066 36	36,722 90	996,789 46	8,453	»	
4,493,769 43	1,791,667 90	6,291,457 53	126,653	»	
41,700 »	»	41,700 »	»	»	
600 »	»	600 »	»	»	
2,000 »	»	2,000 »	»	»	
43,000 »	»	43,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
154,066 66	6,366 67	140,653 53	»	»	
6,000 »	»	6,000 »	»	»	
600 »	»	600 »	»	»	
1,400 »	»	1,400 »	»	»	
1,100 »	»	11,000 »	»	»	
5,900 »	»	5,900 »	»	»	
245,566 66	6,566 67	249,933 53	»	»	

NUMÉRO des articles.	LITTEA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
CHAPITRE IV.					
CHEMINS DE FER.—POSTES.—TÉLÉGRAPHES.—RÉGIE.					
SERVICES D'EXÉCUTION.					
PREMIÈRE SECTION.					
VOIES ET TRAVAUX.					
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
60	a.	Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.....	110,000	"	179,160
	b.	Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances.....	56,860	"	
	c.	Indemnités, frais de déplacements, intérim et travail extraordinaire.....	12,500	"	
<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>					
61	a.	Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.).....	516,900	"	1,256,400
	b.	Entretien ordinaire de la route, remplacement de billes et de rails, etc. (chefs poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.).....	719,500	"	
<i>Matériaux, engins, outils et ustensiles.</i>					
62	a.	Remplacement de billes.....	280,000	"	1,360,000
	b.	— de rails et accessoires de la voie.....	580,000	400,000	
	c.	— de matériel fixe tenant à la voie.....	74,000	"	
	d.	— d'outils, ustensiles et objets divers.....	26,000	"	
<i>Travaux et fournitures.</i>					
65	a.	Réparations des ouvrages d'art, du matériel fixe tenant à la voie, des stations, bâtiments et dépendances.....	326,000	"	466,000
	b.	Travaux d'amélioration.....	140,000	"	
TOTAL de la 1 ^{re} section..... fr.			2,841,360	400,000	3,241,500

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL	Augmentation.	Diminution	
110,000 »	»	179,160 »	»	»	<p>Les amendements au projet du budget des chemins de fer, postes et télégraphes présenté en février 1854, sont basés sur les dépenses de 1854, majorées de divers crédits dont le détail sera indiqué en regard de chaque article et qui sont destinées :</p> <p>1° A l'exploitation probable de quelques sections de la ligne de Dendre et Waes 100,000</p> <p>2° Au service des télégraphes 10,600</p> <p>3° Au service des postes 30,000</p> <p>Total fr. 140,000</p>
36,800 »	»				
12,500 »	»				
524,500 »	»	1,250,000 »	(a) 15,600 »	»	(a) Exploitation éventuelle de quelques sections de la ligne de Dendre et Waes. Ce chiffre a été consenti par la section centrale.
723,500 »	»				
280,000 »	»	1,560,000 »	»	»	
380,000 »	400,000 »				
74,000 »	»				
26,000 »	»				
326,000 »	»	466,000 »	»	»	
140,000 »	»				
2,833,160 »	400,000 »	3,233,160 »	15,600 »	»	

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET PLUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
DEUXIÈME SECTION.					
TRACTION ET ARSENAL.					
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
64	a.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations ; approvisionnement de combustibles et réception	62,590	»	118,060
	b.	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général	47,770	»	
	c.	Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire	7,900	»	
<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>					
65	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs)	513,200	»	1,460,500
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc., dans les stations	422,200	»	
	c.	Grandes réparations du matériel en général de l'arsenal	533,300	»	
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel	100,000	»	
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)	291,600	»	
<i>Primes d'économie et de régularité.</i>					
66	a.	Pour économies constatées dans la consommation du coke ..	20,000	»	40,000
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois	20,000	»	
<i>Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.</i>					
67	a.	Combustible. — Houille, coke, bois d'allumage et fabrication éventuelle du coke	1,200,000	250,000	1,500,000
	b.	Huile, suif, graisse et autres consommations	110,000	»	
<i>Entretien réparation et renouvellement du matériel.</i>					
(Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)					
68	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, waggons, matériel fixe, mobilier, etc.	951,700	»	1,501,700
	b.	Renouvellement du matériel	200,000	150,000	
69	»	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel ..	90,000	»	90,000
TOTAL de la 2 ^e section			4,170,260	400,000	4,570,260

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
62,590 »					
47,770 »		118,060 »	»	»	
7,900 »					
558,200 »					
447,200 »					
538,000 »		1,870,000 »	(a) 109,500	»	(a) Dans cette augmentation se trouve comprise une prévision de 15,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes. La section centrale l'a adoptée.
123,000 »					
506,600 »					
50,000 »		50,000 »	(b) 10,000	»	(b) Cette augmentation a été adoptée par la section centrale.
1,400,000 »					
126,000 »	250,000 »	1,776,000 »	(c) 216,000	»	(c) Dans cette augmentation se trouve comprise une prévision de 20,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes. Elle a été admise par la section centrale.
1,150,000 »					
200,000 »	130,000 »	1,500,000 »	(d) 198,300	»	(d) Cette augmentation a été adoptée par la section centrale.
275,000 »		275,000 »	(e) 185,000	»	(e) Cette augmentation a été adoptée par la section centrale.
4,889,060 »	400,000 »	5,289,060 »	718,800	»	

NUMÉRO des articles.	DESIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
		Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	TROISIÈME SECTION.			
	MOUVEMENT ET TRAFIC.			
	<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>			
70	a. Mouvement.—Surveillance des convois ; répartition des wagons ; convoyage des voyageurs et des marchandises.....	251,570 »	»	791,500 »
	b. Trafic.—Surveillance du service ; distribution des coupons ; inscription des bagages et des marchandises ; factage, pertes et avaries ; relations internationales, etc.....	548,050 »	»	
	c. Indemnités.—Frais de déplacements, intéréms, travail extraordinaire et découchers des gardes convois.....	11,900 »	»	
	<i>Salaires des agents payés à la journée et manœuvres.</i>			
71	a. Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc.....	560,000 »	»	940,500 »
	b. Formation des convois ; nettoyage des voitures et bureaux ; portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc.....	560,000 »	»	
	c. Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords.....	20,500 »	»	
	<i>Frais d'exploitation.</i>			
72	a. Éclairage des stations, gares, bureaux, salles d'attente et chauffage.....	158,750 »	»	206,500 »
	b. Consommations diverses.....	47,750 »	»	
	c. Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes.....	40,000 »	»	
	d. Usage de la station d'Herbesthal et quote part des dépenses du personnel des convois rhénans.....	40,000 »	»	
75	» Camionage.—Prise et remise à domicile des marchandises...	250,000 »	»	250,000 »
74	» Pertes et avaries.—Indemnités aux ayants droits et frais d'expertise.....	50,000 »	»	50,000 »
	TOTAL de la 3 ^e section..... fr.	2,198,500 »	»	2,198,500 »
	QUATRIÈME SECTION.			
	TÉLÉGRAPHES.			
73	» Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	65,000 »	»	65,000 »
76	» Salaires des agents payés à la journée.....	16,000 »	»	16,000 »
77	» Entretien des lignes et des appareils, mobiliers et consommations diverses.....	12,000 »	»	12,000 »
	TOTAL de la 4 ^e section..... fr.	95,000 »	»	95,000 »

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes	Charges extraordinaires et temporaires	TOTAL.	Augmentation	Diminution	
256,570 »	»	806,500 »	(a) 15,000	»	(a) Dans cette augmentation se trouve comprise une provision de 15,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes Elle a été adoptée par la section centrale
556,050 »	»				
15,900 »	»				
655,000 »	»	1,066,400 »	(b) 125,900	»	(b) Dans cette augmentation se trouve comprise une provision de 16,400 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes Elle a été adoptée par la section centrale
410,900 »	»				
20,500 »	»				
178,750 »	»	286,000 »	(c) 79,500	»	(c) Dans cette augmentation se trouve comprise une provision de 10,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes Elle a été adoptée par la section centrale
87,250 »	»				
10,000 »	»				
10,000 »	»	240,000 »	(d) 10,000	»	(d) Dans cette augmentation se trouve comprise une provision de 10,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes Elle a été adoptée par la section centrale
240,000 »	»				
40,000 »	»				
40,000 »	»	40,000 »	(e) 10,000	»	(e) Dans cette augmentation se trouve comprise une provision de 10,000 francs, pour l'exploitation de sections de Dendre et Waes Elle a été adoptée par la section centrale
2,458,900 »	»	2,458,900 »	240,400	»	
70,000 »	»	70,000 »	5,000	»	
18,000 »	»	18,000 »	2,000	»	
15,000 »	»	15,000 »	5,000	»	
105,000 »	»	105,000 »	(f) 10,000	»	(f) Cette augmentation est destinée à faire face au développement du service des télégraphes Elle a été adoptée par la section centrale.

NUMÉRO des articles.	LITÈRE. des développemens.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDJET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
CINQUIÈME SECTION.					
SERVICES EN GÉNÉRAL. — CHEMIN DE FER ET TÉLÉGRAPHES.					
<i>Traitemens et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
78	a.	Conservation des approvisionnements et délivrance aux dépôts	9,400	"	28,550
	b.	Constatacion des quantités et réception des approvisionnements.....	6,150	"	
	c.	Vérification des magasins et des inventaires.....	11,300	"	
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, etc.....	1,500	"	
<i>Salaires des agents payés à la journée.</i>					
79	a.	Entretien et classement des approvisionnements et délivrance aux dépôts, etc.....	17,000	"	50,000
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception. — Confection de la graisse jaune et des paniers à coke.....	15,000	"	
80	"	Matériel et fourniture de bureau. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyers, menues dépenses.....	150,000	"	150,000
81	"	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.....	10,000	"	10,000
(Les crédits pour traitemens (art. 60, 64, 70 et 78) peuvent être transférés d'un article sur l'autre, selon les besoins de la réorganisation des services.)					
Total de la 5 ^e section..... fr.			218,550	"	218,550
SIXIÈME SECTION.					
RÉGIE.					
82	a.	Traitemens.....	55,000	"	56,500
	b.	Indemnités et déplacements.....	5,500	"	
85	"	Frais de bureau et de loyer.....	5,500	"	5,500
Total de la 6 ^e section..... fr.			40,000	"	40,000
SEPTIÈME SECTION.					
POSTES.					
<i>Traitemens et indemnités des fonctionnaires et employés.</i>					
84	a.	Inspection, surveillance et contrôle.....	54,250	"	310,000
	b.	Bureau de perception et de distribution.....	595,000	"	
85	c.	Bureaux ambulans.....	60,770	"	695,000
	"	Traitemens et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.....	695,000	"	

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		<i>Observations.</i>
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
9,400 »	»	28,550 »	»	»	
6,150 »	»				
11,500 »	»				
1,500 »	»				
17,000 »	»	50,000 »	»	»	
15,000 »	»				
150,000 »	»	150,000 »	»	»	
10,000 »	»	10,000 »	»	»	
218,550 »	»	218,550 »	»	»	
55,000 »	»	56,500 »	»	»	
5,500 »	»				
3,500 »	»				5,500 »
40,000 »	»	40,000 »	»	»	
54,250 »	»	520,000 »	(a) 10,000	»	
405,000 »	»				
60,770 »	»				
715,000 »	»	715,000 »	(a) 20,000	»	

(a) L'extension du service des postes en général, la création ou la transformation de bureaux, l'organisation plus complète du service rural et enfin la nécessité si souvent reconnue d'améliorer la position des facteurs justifient ces augmentations qui ont été adoptés par la section centrale.

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIER PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.		
			Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires	TOTAL.
		<i>Transport des dépêches.</i>			
86	a.	Malles-estafettes et ordinaires desservies par les maîtres de postes.....	76,000	»	313,000
	b.	Entreprises spéciales pour le transport des dépêches.....	130,000	»	
	c.	Subsides et indemnités à des entrepreneurs de messageries et autres personnes chargées du transport des dépêches..	59,000	»	
	d.	Frais de passage d'eau, d'entreposage de dépêches, de remplacements de facteurs et autres menues dépenses.....	50,000	»	
	e.	Entretien et construction de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer.....	20,000	»	
87	»	Matériel. — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, menues dépenses...	173,000	»	173,000
		TOTAL de la 7 ^e section..... fr.	1,693,000	»	1,693,000
		RÉCAPITULATION DU CHAPITRE IV.			
		1 ^{re} section. Voies et travaux.....	2,841,560	»	5,241,560
		2 ^e — Traction et arsenal.....	4,170,260	»	4,570,260
		3 ^e — Mouvement et trafic.....	2,198,500	»	2,198,500
		4 ^e — Télégraphes.....	95,000	»	95,000
		5 ^e — Service en général (chemin de fer et télégraphes).	218,530	»	218,530
		6 ^e — Régie.....	40,000	»	40,000
		7 ^e — Postes.....	1,693,000	»	1,693,000
		TOTAL du chap. IV..... fr.	11,236,870	»	12,056,870
		CHAPITRE V.			
		PENSIONS.			
88	»	Premier terme des pensions conférées à des fonctionnaires et employés ressortissant au ministère des travaux publics.	7,000	»	7,000
		TOTAL du chap. V..... fr.	7,000	»	7,000
		CHAPITRE VI.			
		SECOURS.			
89	»	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.....	5,000	»	5,000
		TOTAL du chap. VI..... fr.	5,000	»	5,000
		CHAPITRE VII.			
		DÉPENSES IMPRÉVUES.			
90	»	Dépenses imprévues non libellées au budget.....	18,000	»	18,000
		TOTAL du chap. VII.....	18,000	»	18,000

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET POUR L'EXERCICE 1855.			DIFFÉRENCES.		Observations.
Charges ordinaires et permanentes.	Charges extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
71,000 »	»				
120,000 »	»				
59,000 »	»	300,000 »	»	13,000	
50,000 »	»				
20,000 »	»				
163,000 »	»	163,000 »	»	10,000	
1,700,000 »	»	1,700,000 »	50,000	23,000	
2,853,160 »	400,000 »	3,253,160 »	15,600	»	
4,859,060 »	400,000 »	5,259,060 »	718,800	»	
2,458,900 »	»	2,458,900 »	210,400	»	
103,000 »	»	103,000 »	10,000	»	
218,530 »	»	218,530 »	»	»	
40,000 »	»	40,000 »	»	»	
1,700,000 »	»	1,700,000 »	50,000	23,000	
12,244,670 »	800,000 »	13,044,670 »	1,012,800	23,000	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
7,000 »	»	7,000 »	»	»	
5,000 »	»	5,000 »	»	»	
5,000 »	»	5,000 »	»	»	
18,000 »	»	18,000 »	»	»	
18,000 »	»	18,000 »	»	»	

(52)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1854-1855.

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1855.

Projet de loi proposé par la section centrale.

ARTICLE PREMIER.

Le budget du Ministère des Travaux Publics est fixé, pour l'exercice 1855, à la somme de *vingt millions trois cent deux mille six cent quarante francs soixante-huit centimes* (fr. 20,502,640-68), conformément au tableau ci-annexé.

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

Dans le cas d'une réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, pendant l'année 1855, les crédits qui figurent aux art. 2, 5, 64, 65, 74, 76, 79, 83 et 85, pourront être transférés de l'un de ces articles à l'autre, selon les besoins du service.

Il en sera de même des art. 4, 62, 66, 72, 77 et 80.

ART. 2.

Le Ministre des Travaux Publics est autorisé, par dérogation à l'art. 19 de la loi sur la comptabilité de l'État, à adjuger, pour un terme de cinq ans, prenant cours à partir du 1^{er} janvier 1855, la fourniture des impressions et des reliures nécessaires à l'administration des chemins de fer, des postes et des télégraphes.
