

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MARS 1858.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1858 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le budget des Travaux Publics pour l'exercice 1858, n'a pas soulevé un grand nombre d'objections dans les sections, ni à la section centrale, et tous les crédits proposés par M. le Ministre des Travaux Publics ont été adoptés.

La tâche du Rapporteur est donc beaucoup simplifiée et doit à peu près se borner à l'analyse des observations présentées en sections et à la section centrale, et à faire connaître les réponses du Gouvernement à ces observations.

Le budget de 1858 s'élève à	fr.	24,486,585 24
Mais M. le Ministre des Travaux Publics a fait parvenir à la section centrale deux amendements ayant pour objet d'augmenter Part. 54 de		10,000 »
et Part. 72 de		20,000 »

Le chiffre total du budget s'élève donc à	fr.	24,486,585 24
---	-----	---------------

Les allocations votées pour 1857 ont été, y compris l'augmentation de 507,200 francs allouée par la loi du 8 avril 1857, de		24,796,783 96
---	--	---------------

Il en résulte que le budget pour 1858 présente une diminution de	fr.	310,198 72
--	-----	------------

Les propositions du Gouvernement n'ont soulevé aucune observation en discussion générale.

La première section a exprimé le désir de connaître le mode d'après lequel s'exerce la surveillance sur les chemins de fer concédés; elle demande si les com-

(1) Budget, n° 52.
 (2) La section centrale, présidée par M. Orts, était composée de MM. VERMEIRE, CHARLES LEBEAU, DE NAEYER, LESOINNE, HENRI DUMORTIER et D'HOFESCHMIDT.

« pagnies concessionnaires exécutent fidèlement les conventions qui les lient envers le Gouvernement, et s'il y a des conflits, quel en est l'objet.

« Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« La surveillance de l'exploitation des chemins de fer concédés se fait par un fonctionnaire supérieur du Département des Travaux Publics, secondé par un ingénieur et plusieurs autres fonctionnaires placés sous ses ordres.

« Tous ces agents ont pendant longtemps appartenu à l'administration des chemins de fer de l'État.

« Les administrations des chemins de fer concédés ont généralement et sauf quelques modifications peu importantes, adopté les mêmes règlements et les mêmes instructions que celles du chemin de fer de l'État.

« La surveillance qu'exercent les agents du Gouvernement, consiste donc à s'assurer que ces règlements sont exécutés.

« Ils signalent au Ministre tout ce qui peut intéresser la sécurité publique, soit dans l'entretien des routes, du matériel, soit dans la formation et dans la marche des convois.

« Ils veillent à ce que les transports se fassent avec régularité et à ce que les lois et règlements relatifs aux constructions aux abords des voies ferrées soient observés.

« Leurs observations sont communiquées par le Ministre aux administrations des chemins de fer concédés, et je dois déclarer que jusqu'à ce jour, dans aucune circonstance de quelque importance, les sociétés concessionnaires n'ont refusé d'obtempérer aux recommandations qui leur ont été faites.

« Le même fonctionnaire a également dans ses attributions, la vérification et le contrôle de la comptabilité des compagnies auxquelles le Gouvernement a garanti un *minimum* d'intérêt.

« Il exerce un contrôle concurremment avec les commissaires désignés pour cet objet par le Département des Finances. Des renseignements détaillés relativement à l'organisation de cette partie du service, ont été donnés à la section centrale du budget de la dette publique (n° 46, pages 3, 4 et 5 des documents parlementaires, session 1857-1858). »

CHAPITRE PREMIER.

ART. 1 ^{er} . <i>Traitements du Ministre.</i>	fr.	21,000	»
» 2. <i>Traitements des fonctionnaires et employés.</i>		518,510	»
» 3. <i>Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.</i>		35,200	»
» 4. <i>Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service.</i>		49,985	»
» 5. <i>Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparation de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.</i>		50,000	»

Adoptés.

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

La 3^e section demande si les honoraires des avocats leur sont alloués par abonnement.

La 6^e demande s'il n'y aurait pas lieu, dans un but d'économie, de charger les avocats des Finances de soutenir les intérêts du Département des Travaux Publics.

La section centrale est d'avis qu'il ne résulterait aucune économie de la mesure indiquée par la 6^e section ; les honoraires perçus actuellement par les avocats du Département des Travaux Publics passeraient aux avocats des Finances : telle serait la seule conséquence de ce changement.

Quant à ces honoraires, ils sont alloués par abonnement.

L'art. 6 est adopté.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7. *Entretien ordinaire et amélioration de routes, constructions de routes, etc.* fr. 2,574,109 65

Les 1^{re}, 3^e et 5^e sections demandent le tableau général des routes à construire en 1858 et 1859.

M. le Ministre des Travaux Publics a adressé à la section centrale la réponse suivante :

« Le crédit de 800,000 francs est nécessaire pour faire achever ou commencer » les travaux des routes décrétées ou en cours d'exécution, savoir :

- » 1^o Hoogstraeten vers Breda ;
- » 2^o Wetteren à Oombergem ;
- » 3^o Pervyse à Nicuport ;
- » 4^o Hamont par Neerpelt à la route de Hasselt à Bois-le-Duc ;
- » 5^o Huy à Stavelot ;
- » 6^o Barvaux à Gros-Chêne avec embranchement sur Durbuy ;
- » 7^o Rochefort à Wellin ;
- » 8^o Redressement de la montagne de la Chartreuse à Liège ;
- » 9^o Section de route à établir entre le pont de Laeken et la nouvelle église » érigée à la mémoire de S. M. la Reine, laquelle section remplacera la partie de » la route de Bruxelles vers Tamise comprise entre ledit pont de Laeken et la » campagne de M. De Munck ;
- » 10^o Berneau vers Vaels (1^{re} section) ;
- » 11^o Élargissement de la route de Dixmude à Roulers, partie comprise entre » la première de ces villes et Essen.
- » Cette allocation devra encore supporter la dépense à résulter de la recon- » struction du pont établi sur la Dendre dans la traverse de Lessines, apparte- » nant à la grande voirie.

» Ainsi qu'on l'a fait connaître l'an dernier à la section centrale, le Département des Travaux Publics accorde aussi, au moyen de ce crédit, des subsides
 » aux communes qui s'engagent à construire et à entretenir des chaussées pavées
 » dont l'importance est assez grande, soit parce qu'elles réunissent deux routes
 » de l'État et y augmentent ainsi la circulation, soit parce qu'elles sont de véritables affluents aux chemins de fer.

» La liste ci-après indique les principales routes dont l'exécution est réclamée, mais il est de toute impossibilité de désigner d'avance celles qui seront encore
 » entreprises par l'État, par les provinces ou par voie de concession de péages, attendu que l'instruction de ces demandes n'est pas complète.

- » 1^o Moll par Lommel à la route de Hasselt à Bois-le-Duc ;
- » 2^o Poperinghe par Reninghelst à Loere ;
- » 3^o Prolongement jusqu'à la frontière de Prusse, de l'embranchement de Verviers à Jalhay ;
- » 4^o Remouchamps à Trois-Ponts ;
- » 5^o Gedinne à la frontière de France vers Hargnies et Vireux ;
- » 6^o Saint-Hubert à Libin par Poix ;
- » 7^o Deigné à Theux ;
- » 8^o Peer à Genck ;
- » 9^o Route des Ardoisières d'Alle à Baillamont ;
- » 10^o Hody vers Hotton ;
- » 11^o Herck-la-ville à Beeringen par Schuelen et Lunnen ;
- » 12^o Prolongement de la route d'Eghezée à la Sambre jusqu'à Fosses ;
- » 13^o Leffinghe à Saint-Pierre-Capelle par Slype ;
- » 14^o Élargissement d'une partie de la route d'Ypres vers Bailleul par Loere ;
- » 15^o Ertvelde à Lembeke par Oost-Eecloo ;
- » 16^o Redressement d'une partie de la route de Verviers à Battée ;
- » 17^o Prolongement de la route de Riemst à Hällembaye jusqu'à celle de Hasselt à Maastricht ;
- » 18^o Forcée par Mongauthier, Sanzinne et Feschaux à Dion-le-Mont, sur la route de Beauraing à Givet.

A la section centrale, un membre a présenté les observations suivantes :

« Le crédit affecté à la construction de nouvelles routes, a été diminué de
 » 100,000 francs, pour l'exercice 1858, et pourra subir dans la suite des réductions analogues parce qu'en général les routes encore en projet ne présentent
 » guère les caractères de routes de l'État, qui doivent être construites directement
 » par le Gouvernement aux frais du trésor public.

» En ce qui concerne le développement ultérieur de nos voies de communication pavées et empierrées, les besoins et les intérêts du pays exigent aujourd'hui
 » qu'on imprime une impulsion aussi énergique que possible à l'amélioration des
 » chemins vicinaux et surtout des chemins vicinaux dits de grande communication. Les réductions à opérer sur le budget des Travaux Publics serviront donc
 » d'une manière extrêmement utile à augmenter le crédit qui est porté au budget
 » de l'intérieur en faveur de la voirie vicinale, et dont l'insuffisance est généralement reconue.

» Toutefois, il y a deux catégories de routes communales, qui se distinguent
 » par une utilité spéciale et qui ont des rapports très-intimes avec les attribu-
 » tions du Département des Travaux Publics, ce sont :

» 1^o Les routes affluentes aux stations des voies ferrées, destinées à généraliser
 » jusqu'à un certain point les bienfaits du railway et à exercer aussi une influence
 » vraiment fécondante sur les recettes de l'État ;

» 2^o Les routes qui, reliant plusieurs communes, servent en même temps à
 » compléter et à vivifier le réseau des routes de l'État, en établissant entre elles des
 » lignes de jonction transversales.

» Le Département des Travaux Publics a déjà encouragé par l'allocation de
 » subsides la construction de plusieurs routes appartenant à l'une ou à l'autre de
 » ces deux catégories, et telle paraît être désormais la destination principale des
 » ressources mises à sa disposition. Il reste d'ailleurs beaucoup à faire sous ce
 » rapport ; en effet, plusieurs stations de nos chemins de fer sont souvent inac-
 » cessibles pour les localités situées dans leur ressort, à défaut de voies de com-
 » munication praticables en toute saison, et l'on rencontre encore, dans plusieurs
 » parties du pays, de grandes routes suivant une direction pour ainsi dire
 » parallèle, dont l'utilité serait considérablement augmentée si elles étaient
 » reliées par des chaussées vicinales traversant des communes restées jusqu'ici
 » dans l'isolement. »

La section centrale appuie ces observations en les recommandant à l'attention
 du Gouvernement.

L'article est adopté.

ART. 8. *Plantations nouvelles sur les routes* fr. 41,000 »

La 1^{re} section invite la section centrale à demander au Gouvernement si les
 distances légales, imposées par la loi pour les plantations le long des routes vici-
 nales, sont observées par le Gouvernement, et si la question des plantations a fait
 l'objet d'études particulières de la part du Gouvernement, comme il en avait pris
 l'engagement lors de la discussion du dernier budget des Travaux Publics ?

La 3^e demande des renseignements sur la suite qui a été donnée aux réclama-
 tions concernant les plantations sur les propriétés riveraines de l'État.

La 4^e charge son rapporteur de recommander au Gouvernement de surveiller
 plus activement tout ce qui est relatif aux plantations le long des canaux et des
 routes.

La 6^e croit pouvoir rappeler à M. le Ministre la promesse de son honorable
 prédécesseur de faire examiner la question relative à la distance à observer entre
 les plantations de l'État et celles des particuliers ; elle demande qu'une règle uni-
 forme soit établie.

Elle désire savoir si les arbres élagués d'après le système Stephens sont redres-
 sés, pour autant toutefois que l'intérêt des arbres le permet, d'après l'ancienne
 méthode. S'il n'y aurait pas lieu d'établir un système uniforme, sauf à admettre
 des exceptions suivant la nature des terrains. Elle demande que l'administration

des ponts et chaussées se mette en rapport avec l'administration forestière, son concours devant être utile à l'aménagement des arbres et des essences ; qu'enfin le soin de l'élagage des arbres soit confié, non aux entrepreneurs des routes, mais aux agents supérieurs de l'administration.

M. le Ministre des Travaux Publics a adressé à la section centrale les réponses suivantes :

« Les plantations de l'État sont en général exécutées, soit en conformité des » dispositions de la loi du 9 ventôse an XIII et du décret du 16 décembre 1811, » soit d'après les règles ordinaires tracées par l'art. 671 du Code civil.

» Pour satisfaire au vœu de la section centrale chargée de l'examen du budget » du Ministère des Travaux Publics, exercice 1857, et pour lever tout doute en » ce qui concerne les distances à observer pour les plantations à effectuer, tant » par les propriétaires riverains des routes que par l'État, le Département des » Travaux Publics a invité MM. les gouverneurs des provinces à faire connaître, » d'une manière précise, la marche que l'on suit en cette matière, ainsi que les » motifs et les dispositions qui l'ont fait adopter ; en outre, les députations perma- » nentes des conseils provinciaux ont été consultées sur les questions de droit que » soulève cette affaire.

» Sous la date du 23 janvier 1858, on a reçu le dernier rapport sur cet objet. » Presque toutes les députations permanentes partagent l'avis émis par le Dépar- » tement, que les seules dispositions qui régissent la matière sont la loi du 9 ven- » tôse an XIII et le décret du 16 décembre 1811.

» Toutes ces pièces sont soumises en ce moment à l'examen de M. le Ministre » de la Justice.

» La *Belgique judiciaire* vient de publier une dissertation de M. l'avocat Laval- » lée, sur les diverses questions se rattachant aux plantations. On croit devoir » appeler l'attention de la section centrale sur ce travail, qui a été inséré dans le » n° 13 de ce journal.

» L'auteur est également d'avis que la loi de ventôse et le décret de 1811 sont » seuls applicables aux plantations. »

Un membre de la section centrale pense que les plantations, le long des routes et canaux, pourraient être mieux surveillées, tant sous le rapport du choix des essences d'arbres propres aux différentes natures de sol du pays que sous celui de l'entretien et de l'élagage. On pourrait, selon lui, confier cette surveillance à un homme capable et expérimenté dans la culture des arbres forestiers. Pour le traitement de ce fonctionnaire on pourrait prendre, sur le chiffre de 40,000 francs, alloué pour plantations, une somme de 3,000 francs. Cela ne nuirait pas d'une manière appréciable aux plantations nouvelles, parce que la plupart des routes et canaux sont aujourd'hui bordés d'arbres et que, par conséquent, la quantité d'arbres à planter diminue d'année en année.

Un membre combat cette opinion.

La section centrale décide qu'elle appellera l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne serait pas utile de nommer un inspecteur des plantations.

L'article est adopté.

SECTION II.

BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparations des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'Etat :*

Charges ordinaires	fr. 100,000 »
» extraordinaires	10,000 »

La 5^e section demande quelle est la somme disponible sur les fonds alloués pour la réparation à faire au palais Ducal, et quelles sont les intentions du Gouvernement sur les changements qui sont encore à apporter à ce palais.

Elle demande également si le Gouvernement a pris une résolution définitive sur la destination qui doit être donnée aux hôtels Engler et d'Aubremé ?

Ces deux questions ont été adressées à M. le Ministre des Travaux Publics, qui a fait les réponses suivantes :

« Une somme de 100,000 francs restera disponible sur les crédits alloués pour
 » la restauration du palais Ducal et pour l'agrandissement des écuries. Ces der-
 » niers travaux seront complètement terminés dans le courant du mois de juin
 » prochain.

» Aucune décision n'a encore été prise au sujet de la destination à donner à ce
 » palais. »

« L'intention du Gouvernement est de faire exécuter aux hôtels Engler et d'Au-
 » bremé les travaux nécessaires pour y transférer les Départements de la Justice
 » et des Travaux Publics.

» La Législature sera informée de la suite qui sera donnée à cette affaire, par
 » la demande qui lui sera faite des fonds nécessaires à l'exécution des travaux
 » projetés. »

L'article est adopté.

SECTION III.

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

ART. 10. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières :*

Charges ordinaires	fr. 708,079 »
» extraordinaires	223,000 »

A la 2^e section, on a émis le vœu que le Gouvernement hâte les travaux à exécuter à la Sambre canalisée.

La 4^e section appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'approfondir la Sambre, de manière à permettre un tirant d'eau d'un mètre 80 centimètres.

A la 5^e section, un membre exprime l'opinion que la réunion en un seul article de tous les travaux d'entretien, ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploita-

tion, offre des inconvénients ; il pense qu'il est préférable de revenir à l'ancienne disposition du budget. La section adopte, par six voix contre une et une abstention.

A la section centrale, un membre a fait observer que la nouvelle classification des crédits adoptés pour le budget de 1858, et la réunion en un seul article de ceux qui concernent les travaux ordinaires et extraordinaires, ont été indiqués par la section centrale du budget des Travaux Publics de 1857. (Voir la note préliminaire, page 5).

La 6^e section appelle l'attention du Gouvernement sur la manière dont se fait le passage par bacs et bateaux, et demande que ce service soit l'objet d'une inspection sévère.

L'article est adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.

BASSIN DE LA MEUSE.

ART. 11. *Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg.* fr. 310,000 »

La 4^e section charge son rapporteur d'appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics, sur les observations d'un de ses membres qui voudrait que l'on employât le chiffre alloué pour l'amélioration de la Meuse, de Namur à Liège, surtout en amont de cette dernière ville, à l'entretien des chemins de halage, et que le Gouvernement examinât si l'on ne pourrait pas adopter le système de barrage à poutrelles mobiles entre Chokier et la frontière française.

L'article est adopté.

ART. 12. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.* fr. 42,800 »

» 13. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Remplacement par des ponts tournants, des ponts-levis, etc.* . . . 38,400 »

Adoptés.

ART. 14. *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* . . . fr. 59,710 »

La 4^e section désirerait savoir si on mettra bientôt les écluses du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, entre la Pierre-Bleue et Herentals, aux mêmes dimensions que celles construites entre Herentals et Anvers, d'une part, et les écluses de Bocholt, à Liège, d'autre part. Elle demande si le Département des Travaux Publics a fait étudier cette question, et charge son rapporteur d'appeler l'attention du Gouvernement sur cet objet.

La même section fait observer, à propos du litt. N, qu'il serait désirable que le Gouvernement n'autorisât des travaux d'art, qu'après qu'il se fût assuré de leur bonne exécution.

M. le Ministre a fait la réponse suivante à la question posée par la 4^e section :

« Le Gouvernement fera procéder à l'exécution de ce travail, dès qu'il disposera du crédit nécessaire à cet effet. Son intention est de comprendre la somme

» que doit comporter ce crédit dans un emprunt, pour la conclusion duquel il se propose de demander des pouvoirs à la Législature. »

L'article est adopté.

ART. 15. Canal d'embranchement vers Hasselt. fr.	500 »
» 16. Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo.	19,870 »
» 17. Canal d'embranchement vers Turnhout.	2,500 »

Adoptés.

ART. 18. Canal de Charleroi à Bruxelles fr.	43,784 50
---	-----------

La 4^e section désire avoir des explications plus claires sur les litt. *G* et *H*, sur le dommage qui pourrait être causé aux usiniers se trouvant sur la rivière de Viesville et sur le ruisseau de Renissart par les prises d'eau qu'il s'agit d'y faire.

M. le Ministre des Travaux Publics a donné les explications suivantes :

« Les sommes, portées aux litt. *G* et *H*, sont destinées à l'exécution des travaux d'établissement des deux prises d'eau projetées et à l'acquisition des terrains à entreprendre, et aucunement au paiement des indemnités qui pourraient être dues aux usiniers.

» Il est actuellement impossible d'apprécier l'import qu'atteindront ces indemnités. On ne pourra établir des prévisions quelque peu fondées à cet égard, qu'après l'issue du procès que les propriétaires des usines établies sur le Piéton ont intenté à l'État, du chef du préjudice qu'ils prétendent avoir éprouvé par suite de ce que l'élargissement des huit premiers biefs du canal de Charleroi à Bruxelles exige une consommation d'eau plus grande. C'est ce qu'expose la note préliminaire, aux pages 24 et 25 du document de la Chambre des Représentants qui porte le n° 32. Le crédit nécessaire à la liquidation des indemnités auxquelles les propriétaires des usines existant sur la Viesville et le Renissart pourraient éventuellement avoir droit, à raison des prises d'eau à pratiquer à ces ruisseaux, sera demandé lorsque l'import de ces indemnités aura été fixé, ou quand, tout au moins, il pourra être approximativement déterminé. Du reste, les sommes qu'il y aura à payer de ce chef ne pourront jamais atteindre un chiffre assez élevé pour que l'ignorance actuelle de leur import semble devoir faire ajourner l'exécution de travaux qui, ainsi que la note préliminaire le fait ressortir, présentent un véritable caractère d'urgence, tant au point de vue de l'intérêt public, qu'à celui de l'intérêt du Trésor. »

L'article est adopté.

BASSIN DE L'ESCAUT.

ART. 19. Escaut. fr.	12,980 »
------------------------------	----------

La 1^{re} section appelle l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne serait pas dans l'intérêt de la navigation comme dans celui de la consommation, de changer le mode de halage sur l'Escaut, en substituant la traction par des chevaux à celle qui se fait habituellement par des hommes.

La 3^e attire l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la nécessité de faire disparaître les bancs de sable en aval et en amont de Termonde.

La 6^e demande quelles sommes ont été affectées à l'amélioration de l'écoulement des eaux du haut Escaut sur le crédit de 1,500,000 francs, voté en 1851.

En réponse à cette dernière question, M. le Ministre des Travaux Publics a adressé à la section centrale l'état des sommes payées ou engagées sur le crédit de 1,500,000 francs.

Cet état est annexé au rapport (n° 1).

L'article est adopté.

ART. 20. Canal de Mons à Condé	fr.	43,000	»
» 21. Canal de Pommerœul à Antoing.		25,000	»
» 22. Lys		4,200	»
» 23. Canal de Gand à Ostende		12,000	»
» 24. Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges		3,220	»

Adoptés.

ART. 25. Canal de Plasschendaele vers la frontière de France fr.	16,700	»
--	--------	---

La 3^e section fait observer que, d'après la classification adoptée par le Gouvernement, le canal de Plasschendaele devrait être placé dans le bassin de l'Yser.

La section centrale appuie cette observation.

L'article est adopté.

ART. 26. Moervaert.	fr.	1,000	»
» 27. Canal de Zelzaete à la mer du Nord		8,000	»

Adoptés.

ART. 28. Dendre	fr.	13,100	»
---------------------------	-----	--------	---

La 2^e section adresse au Gouvernement la demande formelle de vouloir exiger des ingénieurs de présenter un système complet et rationnel des travaux à exécuter à la Dendre, dans le plus bref délai possible, attendu que ces travaux sont à l'étude depuis très-longtemps, et qu'il est étrange qu'aucune solution n'ait encore été donnée à cette question.

La 4^e appelle également l'attention du Gouvernement sur les améliorations à apporter à la Dendre; elle voudrait savoir si M. le Ministre des Travaux Publics a l'intention de présenter, dans la session actuelle, une demande de crédit à cet effet.

Sur la proposition d'un de ses membres, la section centrale a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics les questions suivantes :

1^{re} question. Quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard des travaux à effectuer à la Dendre?

2^e question. Sur quoi porte la divergence d'opinion des hommes de l'art en ce qui concerne chaque système, et quels sont les principaux motifs invoqués à l'appui?

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Les intentions du Gouvernement, à l'égard des travaux à effectuer à la » Dendre, sont toujours d'améliorer cette rivière au double point de vue de la » navigation et de l'écoulement des eaux.

» Quant à la divergence d'opinion qui s'est produite entre les ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées dans les deux provinces de Hainaut et de la Flandre orientale, chargés respectivement de l'étude des travaux à effectuer dans l'une et l'autre province, elle provient de ce que le premier persiste à croire que la Dendre est susceptible d'être canalisée par un système d'écluses à sas, qui permettrait de remplacer la navigation intermittente qui existe aujourd'hui avec bateaux jaugeant 100 à 120 tonneaux, par une navigation permanente ou journalière avec bateaux jaugeant 220 tonneaux ; tandis que l'ingénieur en chef de la Flandre orientale a émis récemment l'avis qu'il convenait de maintenir le système de navigation intermittente ; que les bateaux jaugeant 120 tonneaux suffisent aux besoins du commerce, et, enfin, qu'il faut se borner à améliorer, autant que les localités le permettent, l'écoulement des eaux, par un ensemble de travaux qui auraient aussi pour effet de faciliter la navigation.

» A la suite de cette divergence d'opinion, le Département des Travaux Publics a jugé convenable, avant de faire poursuivre les travaux, de soumettre cette affaire à l'avis du conseil des ponts et chaussées, qui s'occupe actuellement de son examen.

» Quelle que soit la décision que prendra le Gouvernement, il est à remarquer que les travaux qui ont été exécutés récemment sur la Dendre auraient dû l'être en tout état de choses : ils s'approprient tout aussi bien à l'établissement d'une navigation permanente qu'au maintien du système de navigation intermittente, et conséquemment les dépenses faites jusqu'à ce jour l'ont été utilement. »

La section centrale a aussi témoigné le désir d'avoir un état détaillé des dépenses d'amélioration effectuées à la Dendre depuis la loi du 20 décembre 1831, en indiquant le but spécial de chacune de ces dépenses.

M. le Ministre lui a fait parvenir le relevé détaillé de ces dépenses ; il est annexé au rapport (n° 2).

L'article est adopté.

ART. 29. *Rupel* fr. 144,000 »

La 6^e section appelle l'attention du Gouvernement sur les plaintes qu'élèvent les bateliers concernant l'ensablement du Rupel, depuis qu'on a entrepris les travaux d'amélioration.

L'article est adopté.

ART. 30. *Senne* fr. 6,000 »

» 31. *Petite-Nèthe canalisée.* 5,500 »

BASSIN DE L'YSER.

ART. 32. *Yser* fr. 2,976 66

» 33. *Canal d'Ypres à l'Yser* 5,000 »

Adoptés.

PLANTATIONS.

ART. 34. *Plantations nouvelles* fr. 25,000 »

La 1^{re} section croit devoir appeler l'attention du Gouvernement sur les plantations d'arbres fruitiers, qui ne donneront jamais l'intérêt des dépenses qu'ils auront occasionnées.

La 2^e section demande si le Gouvernement ne devrait pas s'entendre avec des compagnies particulières pour leur confier les plantations et l'entretien des arbres.

La 3^e est d'avis qu'il serait favorable au trésor public que les plantations fussent faites le plus promptement possible.

Par une lettre en date du 8 février adressée à la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics demande que le crédit soit porté à 35,000 francs. Il expose les raisons de cette augmentation de la manière suivante :

« La troisième et dernière section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, de même que les canaux d'embranchement destinés à relier à cette voie navigable, le camp de Beverloo et la ville de Hasselt, sont à la veille d'être complètement terminés et livrés à la navigation sur toute leur étendue.

» Il y a lieu de procéder à la plantation des digues de ces trois nouvelles sections de canal.

» L'exécution de ce travail extraordinaire en 1858, rendra insuffisant le crédit de 25,000 francs demandé, comme les années précédentes, au budget du Département des Travaux Publics de cet exercice, pour le service des plantations des voies navigables administrées par l'État.

» En effet, les entreprises ayant pour objet la plantation des digues des deux canaux d'embranchement ont été définitivement adjudgées :

» En ce qui concerne l'embranchement vers Hasselt, pour une somme de fr. 7,000

» En ce qui concerne l'embranchement vers le camp de Beverloo, pour une somme de 5,000

» D'autre part, l'entreprise des travaux de plantation des digues de la troisième section du canal principal, ayant été offerte en adjudication publique à deux reprises différentes, la soumission la plus favorable que l'on a recueillie, et qui semble constituer l'offre la plus avantageuse que l'on puisse espérer d'obtenir, s'élève à la somme de. . . 21,800

» La dépense à laquelle, de ces trois chefs, il y a à faire face, atteint donc un total de fr. 33,800

» L'intérêt de l'État commande de n'ajourner, ni pour l'une ni pour l'autre des trois nouvelles sections de canal, les travaux de plantation projetés, attendu que ces travaux auront pour résultat, d'une part, de rendre productives de grandes étendues de digues qui, sans cela, ne procureraient aucun revenu au trésor public, et, d'autre part, de défendre les cunettes des canaux contre le vol des sables, et de prévenir ainsi des envasements dont l'enlèvement imposerait à l'État des dépenses permanentes.

» En conséquence, je crois devoir demander qu'en vue de permettre au Gouvernement de faire procéder, dès l'exercice courant, à la plantation des digues de la troisième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, comme à celle des digues des canaux d'embranchement vers le camp de Beverloo et la

» ville de Hasselt, et aussi pour le mettre en mesure de faire éventuellement face
 » aux frais d'exécution des travaux secondaires de même nature qu'il pourrait
 » être absolument nécessaire d'effectuer cette année le long des autres voies
 » navigables, le crédit pétitionné à l'art. 54 du projet de budget du Département
 » des Travaux Publics de l'exercice 1858, pour le service des plantations, des
 » canaux et rivières administrés par l'État, soit porté, par voie d'amendement,
 » de la somme de 25,000 francs, à celle de 35,000 francs. »

L'article est adopté avec l'augmentation proposée.

FRAIS D'ÉTUDES.

ART. 35. *Frais d'études pour le service des travaux hydrauliques, etc.* fr. 7,000 »

BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

» 36. *Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances* fr. 27,000 »

Adoptés.

POLDERS.

ART. 37. *Travaux d'office aux ouvrages de défense du polder de Kiel.* fr. 40,000 »

La 5^e section demande si le jugement du 24 mai 1855 a été exécuté et si l'État est rentré dans ses avances.

M. le Ministre a répondu ainsi qu'il suit :

« Le polder de Kiel a interjeté appel. La cause est pendante devant la Cour de
 » Bruxelles, de sorte que le jugement rendu en première instance n'a point été
 » mis à exécution. »

L'article est adopté.

SECTION IV.

PORTS ET CÔTES.

ART. 38. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, etc :*

Charges ordinaires.	fr.	185,640	»
» extraordinaires		29,200	»

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.

» 39. <i>Port d'Ostende. — Travaux divers</i>	106,500	»
» 40. <i>Construction d'un phare, etc.</i>	160,000	»
» 41. <i>Côte de Blankenberghe.</i>	20,000	»
» 42. <i>Phares et fanaux</i>	3,400	»

Adoptés.

SECTION V.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 43. *Traitements des ingénieurs, etc.* fr. 587,810 »

La 1^{re} section demande si la situation des chefs de bureaux des directeurs des ponts et chaussées est régularisée.

M. le Ministre a répondu en ces termes :

« L'arrêté royal du 26 janvier 1850 organique du service et du corps des ponts et chaussées a réglé la position des chefs de bureau des directions des ponts et chaussées en province.

» Le traitement de ces fonctionnaires est fixé, par l'art 42 de cet arrêté, à 2,000 francs. Cependant quelques-uns d'entre eux jouissent, à titre personnel, en vertu de leur nomination, d'un traitement de 2,600 francs, à raison des fonctions qu'ils occupaient avant d'être appelés à celles de chef de bureau.

» La position de ces fonctionnaires est donc parfaitement régulière, et l'on ne s'explique dès lors pas le but de la question posée par les sections. »

La 2^e voudrait avoir le tableau complet du personnel des ponts et chaussées, afin de connaître les rouages de cette administration, qu'elle désire qu'on simplifie, en élaguant toutes ses superfétations.

Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

La 6^e croit devoir signaler l'anomalie qui existe entre les traitements des fonctionnaires des ponts et chaussées et ceux des finances et du chemin de fer.

L'article est adopté.

ART. 44. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, etc.* 499,477 86

» 45. *Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement, etc.* 12,000 »

Adoptés.

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 46. *Personnel du conseil des mines. Traitements* . . . fr. 42,100 »

» 47. *Frais de route* 600 »

» 48. *Matériel* 2,000 »

» 49. *Subsides aux caisses de prévoyance, etc.* 45,000 »

» 50. *Impression, achats de livres, etc.* 7,000 »

» 51. *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, etc.* 146,000 »

» 52. *Frais des jurys d'examen, etc.* 6,000 »

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 53. *Frais de route et de séjour* fr. 600 »

ART. 54. *Matériel, achats de réactifs, etc.* fr. 1,400 »

COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 55. *Frais de route et de séjour* 1,100 »

» 56. *Publication du recueil, etc.* 3,900 »

Adoptés.

CHAPITRE IV.

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

Dans plusieurs sections, on a ouvert une discussion générale sur le chapitre IV.

A la 1^{re} section, un membre ayant fait ressortir les inconvénients qui résultent de la tenue de cabarets ou de cafés par les employés du chemin de fer, le rapporteur de cette section a été chargé de demander que l'interdiction de cet abus, si elle n'existe pas, soit prononcée par l'administration supérieure.

Un autre membre de la même section entre dans des considérations pour établir, d'après le compte rendu des opérations de l'exercice 1856, que les recettes sont restées stationnaires, alors que les dépenses progressent dans une mesure assez prononcée, surtout quand on met les dépenses en regard des recettes qui, dans quatre années, se sont élevées de 49 à 60 p. %, tandis que pour des compagnies particulières, ces dernières s'élèvent à peine à 40 p. %. Il fait entrevoir la nécessité impérieuse de régulariser par la loi, dans l'intérêt du Trésor, les péages des chemins de fer dans ses rapports avec ceux des canaux, de manière que l'exploitation des uns ne rende pas ruineuse celle des autres. La section charge son rapporteur de reproduire ces observations en section centrale.

La 3^e prie la section centrale de placer dans les annexes de son rapport l'arrêté royal organique de l'administration des chemins de fer du 27 juin 1837. Elle demande si cet arrêté a reçu son exécution.

La 4^e section émet le vœu que la ligne directe du chemin de fer de l'Est soit complétée le plus tôt possible par l'exécution d'un chemin de fer de Bruxelles à Louvain, et qu'à cet effet le Gouvernement concède cette section ou la construise lui-même.

La même section demande si le Gouvernement ne pourra pas bientôt, dans l'intérêt du service, réunir dans un même local tous les bureaux du Département des Travaux Publics? (*Voir la réponse du Ministre, p. 7.*)

A la demande de la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics lui a fait parvenir l'arrêté royal organique de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. Cet arrêté est en vigueur depuis le 1^{er} novembre dernier. (Il est annexé au rapport, n° 4.)

La section centrale émet ensuite le vœu de voir bientôt exécuter le raccordement des stations de Bruxelles, le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, et celui de Tournai à Lille.

SECTION PREMIÈRE.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 57. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* fr. 211,543 »

Adopté.

ART. 58. *Salaires des agents payés à la journée* 1,620,000 »

La 2^e section appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur un fait qu'elle qualifie sévèrement. Ce fait, c'est que les employés du chemin de fer chargés des paiements et de la surveillance de la voie se font transporter sur de petits wagons poussés par des ouvriers, de sorte que ces derniers doivent se livrer à des courses désordonnées qui les exposent à de graves maladies. La section désire que cet abus disparaisse.

L'article est adopté.

ART. 59. *Billes, rails et accessoires, etc.* :

Charges ordinaires fr. 1,165,500 »
» extraordinaires fr. 500,000 »

La 5^e section demande l'indication sommaire des améliorations auxquelles les crédits extraordinaires de 100,000 francs et de 400,000 francs sont destinés.

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« La somme de 500,000 francs portée à l'art. 59 dans la colonne des charges
» extraordinaires et temporaires est destinée à concurrence de 100,000 francs
» pour billes et de 400,000 francs pour rails et accessoires, afin de pouvoir
» continuer le remplacement extraordinaire, commencé depuis plusieurs années,
» de billes et de rails de faible calibre par des rails à double bourrelet éclissés de
» 54 kilogrammes par mètre courant, en vue de mettre la résistance des voies
» principales en rapport avec le poids des locomotives et le mouvement de l'exploit-
» tation.

» Le chiffre de 400,000 francs pour rails et accessoires est le même que celui
» alloué aux budgets antérieurs; celui de 100,000 francs pour billes est inférieur
» de 100,000 francs à l'allocation de 1857.

» Au 1^{er} janvier 1858, il restait en rails faibles dans les voies principales,
» savoir :

» De Bruxelles à Anvers	16,300	mètres courants.
» De Malines à Tirlemont.	10,100	—
» De Tirlemont à Ans.	51,250	—
» De Ans à la Prusse.	29,200	—
» De Malines à Gand.	34,600	—
» De Gand à Ostende.	600	—
» De Gand à Mouscron	3,900	—
» De Tournai à Jurbise	187,590	—
» De Bruxelles à Quiévrain.	10,480	—

« Ensemble. 343,820 mètres.

- » Soit, en barres de 6 mètres de longueur. 37,300 rails.
 » Au moyen du crédit demandé au budget de 1858, on
 » compte pouvoir en remplacer au moins. 25,000. »

L'article est adopté.

- ART. 60. *Travaux d'entretien et d'amélioration ; outils et ustensiles, objets divers* fr. 643,000 »

SECTION II.

TRACTION ET ARSENAL.

- ART. 61. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* fr. 178,810 »
 » 62. *Salaires des agents payés à la journée* 1,827,700 »
 Adoptés.

- ART. 63. *Primes d'économie et de régularité* fr. 70,000 »

La 1^{re} section appelle l'attention du Gouvernement sur la question de savoir si, au moyen du système répressif, on n'obtiendrait pas le même résultat que par les primes? Tout en reconnaissant les bons résultats obtenus dans le principe, elle croit la mesure moins utile actuellement.

Voici la réponse de M. le Ministre :

- « Jusqu'à présent l'administration a pensé qu'elle pouvait employer à la fois
 » deux stimulants en combinant la répression et la rémunération.
 » Dans le système en vigueur, les primes ne sont accordées que pour un par-
 » cours régulier et pour des économies réalisées dans la consommation du com-
 » bustible. Des retenues sont, au contraire, opérées sur les primes ou les salaires
 » des machinistes dont la consommation est trop forte, ainsi que sur les traite-
 » ments des gardes-convoi dont les parcours sont irréguliers.
 » Les différents comptes rendus des opérations du chemin de fer font voir que
 » des résultats avantageux ont été obtenus par ce système. Il paraît donc utile de
 » le maintenir, sauf les modifications que l'administration s'est toujours réservé
 » d'apporter progressivement dans le montant des quantités de coke allouées pour
 » un travail déterminé, au fur et à mesure de l'amélioration des machines et de
 » la réduction de leur consommation. »

L'article est adopté.

- ART. 64. *Combustible, etc.* fr. 2,067,300 »
 Adopté.

- ART. 65. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel :*
 Charges ordinaires fr. 2,418,500 »
 » extraordinaires 373,900 »

La 3^e section désire connaître l'indication sommaire de l'emploi des 373,900 fr.

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« La somme de 373,900 francs, figurant à l'art. 65, dans la colonne des charges extraordinaires et temporaires, est destinée :

» 1° Au remplacement de quatre locomotives hors de service, ne comportant pas de travaux de reconstruction, par des locomotives neuves à faire par l'industrie, d'après les perfectionnements les plus récents . . . fr.	252,000 »
» 2° Aux fournitures pour travaux d'amélioration aux anciens wagons à marchandises, en vue de pouvoir supporter une charge de 6,000 à 7,000 kilogrammes, au lieu de 4,000 à 5,000, et pour transformation de dix tenders, dans le but d'augmenter leur capacité fr.	76,400 »
» 3° Au remplacement du câble des plans inclinés	25,500 »
» 4° Au remplacement de voitures hors de service et qu'il n'est pas possible de reconstruire	40,000 »
» Total fr.	373,900 »

L'article est adopté.

ART. 66. *Redevances aux compagnies* fr. 190,000 »

Adopté.

SECTION III.

TRANSPORTS.

ART. 67. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* fr. 965,526 »

» 68. *Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres.* 1,336,560 »

» 69. *Frais d'exploitation.* 450,000 »

Adoptés.

ART. 70. *Camionnage* fr. 350,000 »

La 4^e section recommande au Gouvernement d'examiner s'il n'y aurait pas moyen d'apporter des modifications au système de transport des petites marchandises, transport qui se fait aujourd'hui, en très-grande partie, par l'entremise des commissionnaires.

La 5^e demande s'il n'y aurait pas avantage à mettre en adjudication le service du camionnage, au lieu de l'exécuter par régie.

L'article est adopté.

ART. 71. *Pertes et avaries.* fr. 80,000 »

La 6^e section émet le vœu que, dans les stations, des abris soient établis, ce qui diminuerait les dépenses pour pertes et avaries.

L'article est adopté.

SECTION IV.

TÉLÉGRAPHES.

La 4^e section charge son rapporteur d'appeler toute l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne serait pas utile, sans être nuisible aux intérêts du Trésor, d'abaisser le tarif pour l'intérieur. La section désire que le Gouvernement mette le télégraphe à la portée du plus grand nombre possible de localités.

La 6^e émet le vœu, à l'unanimité moins une abstention, que le Gouvernement prenne à sa charge toutes les lignes télégraphiques établies, soit sur les chemins de l'État, soit sur les lignes concédées.

ART. 72. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* fr. 154,000 »

Par lettre datée du 22 février, M. le Ministre des Travaux Publics a proposé un amendement tendant à augmenter ce crédit d'une somme de 20,000 francs, et de le porter ainsi à 154,000 francs.

Les motifs de cette augmentation sont développés de la manière suivante :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de vous faire part de l'intention du Gouvernement de proposer,
 » comme amendement au projet de budget du Département des Travaux Publics,
 » une augmentation de 20,000 francs à l'art. 72 de ce projet : *Traitement des*
 » *fonctionnaires et employés du service des télégraphes.*

» Le crédit alloué à cet article serait porté à 154,000 francs. Cette majora-
 » tion est motivée par les considérations suivantes, dont il n'a pu être tenu
 » compte d'une manière assez complète, lorsque le projet de budget a été élaboré :

» 1^o Le mouvement et le produit des correspondances télégraphiques, pendant
 » l'exercice 1857, a suivi une progression à laquelle on ne pouvait s'attendre,
 » car les tarifs sont restés les mêmes qu'en 1856. Il faut donc se préparer à un
 » développement de correspondances qui nécessitera un accroissement presque
 » proportionnel dans le nombre d'agents chargés des transmissions.

» D'après les relevés qui viennent d'être terminés, il y a eu, en 1857, 119,050
 » dépêches taxées, soit 20 p. % de plus qu'en 1856, et une recette de
 » fr. 401,557-79, offrant 18 1/2 p. % d'augmentation sur le résultat déjà très
 » favorable de l'exercice précédent.

» 2^o Les circonstances et le désir de satisfaire plus complètement aux exigences
 » du public, entraînent l'administration à des améliorations partielles qui ont
 » toutes pour conséquence, des augmentations de personnel et de dépense. On peut
 » citer, au nombre des mesures les plus prochaines, l'installation d'un bureau au
 » centre de la ville de Liège, les relations à ouvrir aux diverses localités situées
 » le long des chemins de fer concédés, et notamment dans la province de Luxem-
 » bourg.

» Les augmentations de dépense à résulter de ces circonstances, imprévues
 » pour la plupart, peuvent être évaluées comme suit :

» a. Augmentation d'affluence, notamment avec l'Allemagne, à la suite de la » convention de Stuttgardt et des modifications de tarif qui doivent en résulter : » dix employés en plus aux bureaux de Bruxelles et Anvers ; traitement moyen, » 1,100 francs par an. fr. 5,500	
» b. Bureau de Liège, au centre de la ville, un employé pour » la surveillance 2,100	
» Trois télégraphistes au traitement moyen de 1,300 francs. 3,900	
» c. Bureaux à installer dans les localités situées le long des chemins » de fer concédés, sur les points où le personnel des Compagnies ne » pourra suffire. » Cinq télégraphistes à 1,100 francs. 5,500	
» d. Instructeur spécial pour ces nouveaux services et pour régulariser le » concours des agents étrangers au service des télégraphes. » Traitement et frais de tournée 3,000	
» e. Excédant de dépense résultant de la différence entre la situa- » tion des traitements au 1 ^{er} janvier 1858, et la situation moyenne qui » a donné lieu à la dépense de 1857 10,000	
» La dépense en 1857 a été de. 124,000	
	<hr/>
» Total nécessaire en 1858. fr. 154,000	
» Le premier projet de budget porte. 134,000	
	<hr/>
» Augmentation proposée. fr. 20,000	

» *Le Secrétaire Général, chargé par interim du Département
 des Travaux Publics,*

PARTOES. »

La section centrale trouve ces motifs fondés, et vote l'article avec l'augmentation de 20,000 francs.

ART. 75. Salaires des agents payés à la journée fr. 35,000 »	
» 74. Entretien. 30,000 »	

Adoptés.

SECTION V.

SERVICE EN GÉNÉRAL.

ART. 75. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. 48,850 »	
» 76. Salaires des agents payés à la journée 44,460 »	
» 77. Matériel et fournitures de bureau. 200,000 »	
» 78. Subsides à la caisse de retraite, etc. 20,000 »	

Adoptés.

SECTION VI.

RÉGIE.

ART. 79. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	fr.	38,600 »
» 80. Frais de bureau et de loyer		3,500 »

Adoptés.

SECTION VII.

POSTES.

ART. 81. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	fr.	658,558 »
» 82. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes		983,250 »

La 2^e section se prononce en faveur de l'uniformité de la taxe des lettres. Elle exprime aussi le désir que les facteurs puissent se procurer leur uniforme où ils le trouvent bon.

La 4^e voudrait que le Gouvernement pût améliorer la position des facteurs.

La 5^e appelle l'attention du Ministre sur ce que les lettres qui arrivent de Londres à dix heures du matin, au bureau de poste, à Bruxelles, y restent pendant trois heures, et ne sont jamais distribuées avant une heure.

La 6^e appelle la vive sollicitude du Gouvernement sur le sort des facteurs ruraux, dont les traitements insuffisants sont bien loin de rémunérer les services qu'ils rendent, et les fatigues inhérentes à leur pénible service.

Les art. 81 et 82 sont adoptés.

ART. 83. Transport des dépêches	fr.	365,000 »
---	-----	-----------

A la 5^e section, un membre croit devoir appeler l'attention de cette section sur la position qui est faite aux entrepreneurs de messageries par les maîtres de poste. D'après la loi, ceux-ci ont le droit d'exiger des entrepreneurs de messageries une indemnité, et il en est qui continuent à exiger cette indemnité, bien que par le fait, ils ne possèdent plus de chevaux et ne remplissent plus les conditions voulues par la loi ; il en résulte que c'est, dans certains cas, un obstacle à l'établissement de services de messageries.

La section centrale appuie ces observations.

L'article est adopté.

ART. 84. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie	fr.	209,200 »
--	-----	-----------

Adopté.

CHAPITRE V.

ART. 85. Traitements des fonctionnaires et employés des divers services, mis en disponibilité par mesure générale :		
Charge temporaire	fr.	64,575 57

La 3^e section fait observer que le crédit proposé pour 1858 est le même que

celui de 1837. Elle demande s'il n'est pas possible de remettre en activité de service un assez grand nombre de fonctionnaires actuellement en disponibilité ?

La 5^e demande que le Gouvernement produise à la section centrale le tableau des fonctionnaires mis en disponibilité.

La 6^e section fait la même demande, et exprime son étonnement de ce qu'il n'y ait pas diminution sur le crédit dont il s'agit.

Le tableau réclamé par les 5^e et 6^e sections est annexé au rapport (n° 3).

L'article est adopté.

CHAPITRE VI.

ART. 86. *Pensions* fr. 7,000 »

CHAPITRE VII.

ART. 87. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension.* fr. 7,000 »

CHAPITRE VIII.

ART. 88. *Dépenses imprévues non libellées au budget.* . . . fr. 18,000 »

Adoptés.

L'ensemble du budget et le projet de loi sont adoptés par la section centrale, à l'unanimité.

Une pétition a été envoyée à la section centrale, par décision de la Chambre. C'est celle de l'administration communale de Saint-Génois, qui prie la Chambre de voter les fonds nécessaires pour l'établissement d'un bureau de perception ou de distribution de lettres dans cette commune.

Cette pétition restera déposée sur le bureau pendant la discussion du budget et sera ensuite renvoyée au Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,

D'HOFESCHMIDT.

Le Président,

AUG. ORTS.

ANNEXES.

N° 1.

Etat des sommes payées ou engagées sur le crédit de 1,500,000 francs, alloué par la loi du 20 décembre 1851.

1° Travaux d'amélioration exécutés au canal de dérivation, dit de Melsen fr.	4,990 »
2° Travaux supplémentaires ayant pour objet l'élargissement des canaux de dérivation dits : de Melsen et de Zwarte Coppensbeeke .	4,899 93
3° Travaux de construction d'un barrage éclusé dans une dérivation, à Semmerzaeke	245,990 »
Travaux imprévus	22,056 09
4° Plantation de 1,500 mètres courants d'osiers sur les talus de cette dérivation.	180 »
5° Établissement de 100 mètres courants de perrés en moellons bruts, à l'amont et à l'aval du barrage de Semmerzaeke	6,049 61
6° Travaux de construction d'une écluette à l'embouchure de la Laye, à Escanaffles.	6,345 »
7° Travaux de redressement d'un coude entre les communes de Pecq et d'Herinnes	7,590 »
8° Travaux de construction d'une écluette à vannes et d'un canal de décharge sur la rive gauche, à Autrive	15,200 »
9° Travaux de démolition et de reconstruction du pont dit : des Chaudronniers, établi à Gand	21,780 »
10° Travaux supplémentaires pour l'établissement du pont des Chaudronniers	2,653 68
11° Travaux de construction d'un mur en retour le long de la rive gauche.	4,160 51
12° Travaux de construction d'un barrage établi en aval du canal de l'Espierre	30,480 »
13° Travaux ayant pour objet le raccordement de la dérivation, en aval du barrage de l'Espierre.	558 »
14° Travaux de conversion en une écluse de décharge des parties du moulin à eau dit : Grachtmolen, à Audenarde	1,251 59
15° Frais d'études, traitement du personnel chargé de la surveillance des travaux	16,946 »
16° Emprises de terrains, etc., etc.	55,698 »
Total. fr.	444,828 41

N° 2.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES A LA DENDRE.

A. Sur le crédit de 500,000 francs alloué par la loi du 20 décembre 1851.

1° Pont de 6 mètres d'ouverture, construit à l'entrée de la ville d'Ath, sous le chemin de fer de Tournai à Jurbise	fr. 13,944 64
2° Travaux de dévasement du bras navigable dans la traverse de la ville d'Ath	1,998 »
3° Construction d'un barrage déversoir, à Pollaere	96,965 14
4° Construction d'un barrage déversoir, à Denderleeuw	115,603 79
5° Acquisition des propriétés nécessaires à l'établissement des barrages de Pollaere et de Denderleeuw	175,039 82
6° Renouvellement des longerons du pont-levis établi à Denderleeuw	176 54
7° Travaux de fascinages et de terrassements aux talus du chemin de halage	1,123 23
8° Achat du moulin à drèche, situé sur une dérivation, à Alost	22,554 64
9° Achat de quatre moulins situés à Termonde	40,064 06
10° Travaux exécutés pour la conversion des écluses du moulin à drèche d'Alost en une seule écluse de décharge	7,730 82
11° Coulage de blocailles à ladite écluse	1,400 »
12° Établissement d'une dérivation provisoire à Termonde, pour faciliter l'exécution des travaux de restauration de l'écluse de cette ville	3,855 »
13° Renouvellement de la partie amont de l'écluse de Denderleeuw et de trois revêtements au bassin d'Alost	11,280 »
14° Démolition du moulin d'Alost et établissement d'une file de palplanches	5,823 71
15° Construction d'un ponceau sous la route de Santbergen, à Idegem	6,987 »
16° Établissement de sept ponts de halage	1,828 23
17° Subside accordé à la ville de Grammont, pour l'aider à pourvoir aux dépenses de démolition du pont fixe dit : <i>Vieux pont</i> , existant dans la traverse de cette ville, et de son remplacement par un pont tournant	22,191 »
18° Frais d'études; traitement du personnel chargé de la surveillance des travaux	13,660 31
19° Appropriation à une navigation à établir entre la Dendre et la station du chemin de fer, d'un pont de 6 mètres d'ouverture construit sur le fossé capital de la place d'Ath	19,124 46

Total. fr. 563,148 39

D'autre part 563,148 39

**B. — Sur la somme de 100,000 francs allouée
par le budget de 1836.**

1° Travaux de reconstruction du pont dit : de <i>Boureng</i>	fr. 43,000 »
2° Travaux de reconstruction du pont des Aeren.	57,200 »
3° Manœuvre des moulins de Grammont	703 47
4° Somme payée à titre de prix d'achat des mou- lins de Grammont.	35,500 »
5° Honoraires et frais d'acquisition de ces moulins.	1,861 60
	<hr/>
Total	fr. 140,267 07
Total général	fr. <u>703,415 46</u>

N° 3.

Tableau des fonctionnaires et employés en disponibilité à la date
du 31 décembre 1887.

NOMS ET PRÉNOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel de DISPONIBILITÉ.	Observations.
------------------	---------	--	---------------

Administration centrale.

Grosfils, G. F. M.	Inspecteur général.	6,000	
--------------------	---------------------	-------	--

Administration des ponts et chaussées et mines.

Prisse, A. P.	Conducteur de 3 ^e classe.	1,066 67	
Gernaert, J.	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	1,900	
Somville, J. B.	Surveillant de 1 ^{re} classe.	900	
Vincent, J. C.	Éclusier.	466 67	
Dethier, C.	Ingénieur de 2 ^e classe.	2,133 33	
Garnier, C.	Ingénieur honoraire de 3 ^e classe.	1,800	
Colson, H. J.	Ingénieur de 2 ^e classe.	2,133 33	
Van troostenberghe.	Sous-ingénieur.	1,000	
Van Meus, J. B.	Ingénieur de 1 ^{re} classe.	2,533 33	
Nef, F.	Conducteur de 2 ^e classe.	1,533 33	
Hetten, Th.	Conducteur de 3 ^e classe.	1,000	
Van Meus, J. T.	Surveillant de 1 ^{re} classe.	1,200	
Bonnel, N.	Aide temporaire.	436 25	
Colle.	Garde-canal.	553 33	
Vanvreckom, F.	Conducteur de 2 ^e classe.	1,553 33	
Dosin, V.	Commis.	933 33	
Hannay, J.	Ingénieur géomètre.	2,333 33	Admin. des chemins de fer.
Leclercq, F.	Ingénieur de 2 ^e classe.	2,155 53	Id.
Deman, G.	Architecte de 1 ^{re} classe.	2,333 33	Id.
Barbié, P.	Surveillant.	800	Id.
Vanlaken, C.	Id.	600	Id.
Debie, J.	Id.	730	Id.
Cailliau, J.	Commis.	800	Id.
Hodson, J.	Ingénieur chef de service.	3,466 67	Id.
Vandermeer père.	Commis.	1,000	Id.
Bouyet, G.	Id.	1,533 33	Id.

NOMS ET PRÉNOMS.	GRADES.	TRAITEMENT annuel de DISPONIBILITÉ.	Observations.
Mertens, P.....	Commis.....	600 »	Admin: des chemins de fer.
Crabbe, J.....	Surveillant.....	600 »	Id.
Van Cauwenbergh, J.....	Facteur.....	680 »	Id.
Lechicht, J.....	Commis-adjoint.....	400 »	Id.
Moris, L.....	Garde-convoi.....	880 »	Id.
Pagnoul, L.....	Commis.....	800 »	Id.
Wittebols, P.....	Peseur à l'essai.....	480 »	Id.
Michiels, J.....	Portier.....	480 »	Id.
Jasper, M.....	Commis.....	900 »	Id.
Stevens, L.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	2,153 55	Id.
Ferouge, L.....	Commis.....	866 67	Id.
Meuffels, J.....	Id.....	1,355 53	Id.
Bika, J.....	Percepteur.....	2,000 »	
Eeckman, B.....	Id.....	2,000 »	
Pecquaux, P.....	Id.....	600 »	
Reunes, C.....	Id.....	600 »	
Houzé, E.....	Id.....	600 »	
De Meren, J.....	Directeur.....	5,000 »	
Duckerts, C.....	Percepteur.....	600 »	
Fraikin, J.....	Facteur rural.....	330 »	
Bourguignon, J.....	Facteur provisoire.....	555 53	
Saino, J.....	Commis.....	800 »	
		Fr. 65,649 53	