

(N° 188.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 FÉVRIER 1842.

RAPPORT fait par M. PEETERS, au nom de la section centrale chargée d'examiner le budget du département des travaux publics, pour l'exercice 1842 (1).

MESSIEURS ,

Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le faire remarquer l'année dernière, l'absence de renseignements sur le budget des travaux publics, au moment où il a été discuté dans les sections, a rendu la tâche de la section centrale très-difficile par suite du grand nombre de demandes d'explications dont elle a été chargée, et a retardé de nouveau la présentation de son rapport.

Nous appelons l'attention du Gouvernement sur la cause de ce retard, si préjudiciable à l'expédition des affaires, et nous désirons qu'à l'avenir les développemens à l'appui du budget soient distribués en même temps que ce budget, qui est sans contredit l'un des plus importans par ses rapports intimes avec les diverses branches de notre bien être matériel.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La 1^{re} section appelle l'attention de la section centrale sur les observations de la cour des comptes, dans son rapport du 1^{er} octobre dernier, pages 28 et suivantes, d'où il résulte :

1^o Que l'administration des travaux publics croit pouvoir affranchir sans inconvénient des travaux, même fort importans, exécutés en service spécial, de l'intervention des deux personnes pour la réception établie par l'arrêté organique du corps des ponts et chaussées du 25 août 1831, en chargeant de ces réceptions une seule et même personne, contrairement au vœu dudit arrêté ;

2^o Qu'il y a des travaux ou des fournitures parfois fort considérables, dont

(1) La section centrale était ainsi composée : MM. DE BAER, *président*; SIGART, D'HOPFSCHMIDT, DUMORTIER, ROGIER, BERNARD DUBUS, PEETERS, *rapporteur*.

les prix ne subissent point l'épreuve de la libre concurrence, *quand aucun motif ne paraît cependant s'opposer à faire profiter le trésor des avantages qu'elle peut offrir ;*

3° Que de la manière dont les contrats sur les adjudications à forfait ou en bloc sont exécutés par le Gouvernement, les entrepreneurs qui, contrairement aux stipulations du contrat, sont indemnisés des chances défavorables, ne courent plus aucune chance de perte; tandis que les gains dûs à des éventualités avantageuses leur sont assurés ;

4° Que dans les cahiers des charges, l'administration se réserve une grande latitude en ce qui concerne l'approbation de l'adjudication où il est généralement stipulé que le Ministre n'est point tenu de motiver les choix qu'il fait entre les concurrents, et qu'il lui est loisible d'écarter les soumissions les plus basses en adoptant une soumission dont le prix serait plus élevé.

La section centrale, après avoir pris connaissance des explications ultérieures sur la réception des travaux exécutés en service spécial, jointes au présent rapport, annexe n° 1, prend acte de la promesse faite par M. le Ministre de suivre autant que possible pour les travaux constitués en services spéciaux, le mode de comptabilité adopté pour les travaux ordinaires dans les provinces, et de faire opérer les réceptions par deux agens. Supprimer une intervention double de personnes dans la construction de travaux publics, dit la cour des comptes, c'est consacrer un mode incompatible avec une administration sage et prévoyante.

La circonstance elle-même, que les travaux sont exécutés en service spécial, ne peut pas être un motif pour s'affranchir d'une règle que la bonne administration conseille.

La section centrale admet également en principe la nécessité de l'adjudication publique pour toutes sortes de fournitures et de travaux ; elle estime que le gouvernement ne peut s'écarter de cette règle que pour satisfaire à des besoins urgents, ou pour mettre le trésor à l'abri des exigences des soumissionnaires, qui se concertent quelquefois entre eux pour faire leurs prix ; elle ne reconnaît enfin d'autres exceptions que celles rigoureusement commandées par l'intérêt lui-même du service.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité de ne point se départir des conditions des cahiers des charges ni des prix stipulés dans les marchés à forfait, et de n'accorder d'indemnités que dans des cas extrêmement rares ; car l'entrepreneur profitant seul des chances avantageuses de l'entreprise, doit par contre subir celles qui lui sont défavorables. Telles sont d'ailleurs les explications données par M. le Ministre sur le mode d'adjudication à forfait ou en bloc dans son rapport du 12 novembre 1839.

Quant à l'approbation des adjudications publiques, elle dépend naturellement de circonstances que l'administration seule est à même de vérifier ; on ne peut donc que s'en rapporter à sa prudence dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire qu'elle doit avoir à cet égard.

Du reste, Messieurs, le Ministre doit avoir eu des motifs bien puissants

d'user de cette latitude en désignant comme adjudicataire des travaux, l'auteur	
d'une soumission de	frs. 669,000
tandis qu'il en existait une de	611,000

ce qui présente une différence en plus de 58,000
comme le fait remarquer la cour des comptes, page 36 de son rapport.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er} — *Traitement du Ministre.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

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

La 6^e section exprime le désir qu'il ne soit plus imputé sur d'autres crédits une partie des traitemens du personnel de l'administration centrale.

La section centrale, partageant l'opinion de la 6^e section, trouve qu'il est irrégulier d'imputer en tout ou en partie des traitemens des fonctionnaires de l'administration centrale sur d'autres fonds que sur l'allocation votée pour le personnel de cette administration; elle émet de nouveau le vœu, déjà exprimé l'année dernière, de voir prendre à l'avenir des mesures propres à faire cesser cet état de choses. Il résulte du tableau imprimé à la suite de ce rapport, annexe n^o 2, qu'outre la somme de 91,850 francs pétitionnée au budget, l'on dispose encore sur d'autres fonds d'une somme de 56,170 francs, savoir : 53,050 frs. sur les crédits du chemin de fer et 3,120 frs. sur l'allocation des routes ordinaires; de manière que les traitemens du personnel attaché à l'administration centrale s'élèvent en réalité à la somme de 166,020 francs. La section centrale n'a voté le chiffre, tel qu'il est proposé au budget, qu'après avoir obtenu de M. le Ministre l'assurance formelle que cet objet sera régularisé au budget prochain.

ART. 3. — *Loyer de l'hôtel du ministère.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 4. — *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations des meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.*

La 1^{re} section appelle l'attention de la section centrale sur les observations de la cour des comptes dans son rapport susmentionné, page 15, en ce qui concerne le matériel des bureaux et le mobilier des appartemens à l'usage personnel du ministre. La cour désirerait qu'il y eût deux articles distincts, l'un pour le matériel des bureaux proprement dit, et l'autre pour le mobilier des appartemens occupés par le Ministre.

Par une dépêche du 14 décembre dernier, M. le Ministre a demandé une augmentation de 9,600 francs sur cet article pour la publication d'un *Recueil*

des annales des travaux publics. La section centrale, après avoir été convaincue, par les explications de M. le ministre, lorsqu'il s'est rendu dans son sein, de l'utilité de cette publication et des grands avantages qui doivent en résulter pour les travaux publics, adopte la majoration réclamée, ce qui portera le crédit primitif à la somme de 31,600 francs. Elle exprime néanmoins le vœu que M. le ministre s'entende avec son collègue de l'intérieur afin de réunir le bulletin de l'industrie aux annales des travaux publics qui ne formeraient qu'une seule publication dont la direction appartiendrait à ce dernier département.

Quant à la division proposée par la 1^{re} section, la section centrale pense que cette division entraînerait des difficultés et que, dans tous les cas, elle ne pourrait être appliquée spécialement au ministère des travaux publics, mais doit être commune à tous les départemens ministériels.

ART. 6. — *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.*

La 4^e section estime qu'il y aurait lieu de modifier le tarif des frais de route des fonctionnaires de l'État pour le mettre en rapport avec les communications beaucoup moins coûteuses par le chemin de fer.

La section centrale adopte le chiffre pétitionné par le Gouvernement, en faisant remarquer que les modifications demandées par la 4^e section ont déjà été introduites au département des travaux publics.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES, CANAUX, RIVIÈRES, POLDERS, PORTS ET COTES, BATIMENS CIVILS, PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Section 1^{re}.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 1^{er}.

Littera A. Entretien des routes d'après les baux existans et ceux à intervenir pour 1842.

La 5^e section appelle l'attention sur l'augmentation progressive des dépenses d'entretien des routes, malgré l'exploitation des lignes du chemin de fer, qui doit avoir pour résultat de diminuer considérablement le mouvement sur toutes les routes parallèles, et de faire cesser le service des diligences que l'on signalait comme l'une des causes majeures de détérioration du pavé.

La 6^e section demande des renseignemens sur la situation du fonds spécial des routes. Elle pense que si d'autres fonds sont débiteurs envers ce dernier, le moment est venu de payer, afin que les travaux puissent recevoir une nouvelle impulsion.

La section centrale, en se référant aux renseignemens fournis par le Gouvernement sur le litt. A de ce chapitre et qui se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 3, alloue le crédit demandé. Elle croit cependant devoir attirer l'attention de M. le Ministre sur la nécessité de s'assurer de l'exécution exacte et

rigoureuse des stipulations nouvelles introduites dans le cahier des charges, stipulations auxquelles on doit en partie, d'après son propre aveu, l'augmentation des frais d'entretien, et qui ne paraissent pas être rigoureusement exécutés.

Quant à l'observation faite par la 6^e section sur le fonds spécial des routes, la section centrale fait observer que le chiffre des dépenses proposé pour les routes dépasse cette année de 300,000 francs les prévisions du produit des barrières porté au budget des voies et moyens, et qu'en outre le Gouvernement paraît avoir pris des engagements pour des sommes considérables envers les provinces et les communes; en sorte que tout ce qui pourrait revenir au fonds des routes, lui serait restitué.

Littera B. Salaire des préposés aux ponts à bascule.

La 5^e section demande si le nouveau système d'après lequel les employés des ponts à bascule ne sont plus intéressés dans la constatation des contraventions n'a point eu pour résultat d'en diminuer le nombre, ainsi que le produit des amendes.

La section centrale renvoie aux nouveaux renseignemens fournis sur cet article par Monsieur le ministre et qui se trouvent à la suite de ce rapport, annexe n^o 4, d'où il résulte que la nouvelle mesure n'a pu être mise à exécution, jusqu'ici que partiellement, et que dès lors on ne saurait encore en apprécier les effets. La section centrale adopte le chiffre demandé, comme une conséquence de ce qui a été décidé en principe au budget précédent.

Littera C. Étude des projets, frais de levée de plans, achats et réparations d'instrumens, matériel et impressions du service actif.

Le chiffre demandé à ce sujet est adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Littera D. Travaux d'améliorations, réparations extraordinaires et constructions de routes nouvelles.

La 3^e section est d'avis de n'allouer pour travaux d'améliorations et constructions des routes nouvelles que l'excédant provenant du revenu des barrières, sauf à y suppléer par un article séparé dans le cas où le supplément serait reconnu nécessaire. Elle demande des renseignemens sur la destination du crédit pétitionné.

La 4^e section demande un état de l'emploi de la somme allouée pour cet objet en 1841, et la destination de celle proposée au budget de 1842.

La section centrale alloue à l'unanimité le crédit pétitionné comme ayant pour objet une dépense fort utile; et pour se conformer au désir de la 4^e section, elle a demandé au Gouvernement des renseignemens sur l'emploi de la somme allouée au budget de 1841 pour améliorations de routes et constructions. (Voir à la suite de ce rapport, annexe n^o 5.)

Quant à la division demandée par la 3^e section, la section centrale pense que, d'après les renseignemens fournis par le Gouvernement l'an dernier (voir

le rapport du budget, page 41) les excédants du produit des barrières n'ont pas été dépassés ; qu'ainsi il ne peut y avoir lieu jusqu'ici à la divion réclamée.

Elle est d'avis par 6 voix contre une de ne point demander d'explications au Gouvernement sur la destination du crédit dont il s'agit, afin d'éviter des discussions sur une matière purement administrative.

ART. 2. — *Frais des nouvelles plantations sur les routes de l'État.*

La 3^e section demande l'emploi de ce crédit au budget de 1841. La 4^e section fait observer que les plantations sur les routes de l'État sont peu soignées, que les plants sont trop vieux, et ne sont que d'un demi mètre carré, tandis que d'après le cahier des charges, elles doivent avoir un mètre en tout sens. La 5^e section demande des renseignemens sur les plantations. La 6^e section trouve qu'elles sont faites avec peu de soin.

La section centrale a alloué le crédit dont il s'agit, après avoir obtenu les renseignemens qu'elle a demandés sur le résultat de l'enquête et de l'inspection de toutes les plantations sur les routes de l'État, ordonnées en 1841. Ces renseignemens sont imprimés à la suite du rapport, annexe n^o 6, avec l'annexe B, indiquant l'emploi du crédit du budget de 1841, et l'annexe C, indiquant le produit des ventes d'arbres sur les routes de première et deuxième classe, depuis 1831 jusqu'à 1841. La section centrale croit devoir appeler de nouveau l'attention du Gouvernement sur la nécessité de surveiller les plantations, qui sont en général très-mal soignées, et de tenir la main à ce que les conditions stipulées dans le cahier des charges soient plus rigoureusement exécutées, surtout en ce qui regarde la largeur et la profondeur des fossés, et la terre végétale qu'on doit y apporter. Cette dernière condition, quoique fort utile et même indispensable dans quelques localités, n'est pourtant exécutée nulle part.

CANAUX, RIVIÈRES ET POLDERS.

ART. 3.

La deuxième section demande la canalisation de la Campine. Elle fait remarquer que depuis bien longtemps un projet a été conçu à cet égard, et soumis ensuite à une commission d'enquête et à une étude approfondie des ingénieurs. Elle pense que cette canalisation mérite la préférence sur tous les autres projets, comme le Gouvernement semble l'avoir reconnu lors de la discussion du budget précédent. Pour subvenir aux dépenses que nécessiterait un pareil travail, elle propose d'adopter, pour les canaux, le même système que pour les routes ordinaires, en appliquant l'excédant du produit des péages à la construction de nouvelles voies navigables.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur ce dernier objet. Elle désire au surplus que les études des ingénieurs et les vues du Gouvernement sur les diverses canalisations soient publiées sans aucun retard.

Littera A. Canal de Gand au Sas de Gand.

Les 1^{re}, 3^e et 4^e sections demandent la justification de l'augmentation de 10,500 frs. sur ce canal.

En réponse aux renseignemens demandés par la section centrale, M. le ministre nous a déclaré se référer aux développemens *nouveaux* à l'appui du budget de l'exercice 1842, page 10.

La section centrale alloue le crédit, mais elle fait remarquer que l'entretien de ce canal a encore subi une augmentation de 19,410 francs au budget précédent.

Littera B. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

La 3^e section fait observer que la somme accordée au budget de 1841 pour cet objet est plus élevée que celle pétitionnée par le Gouvernement au projet du budget de la même année, qu'il doit y avoir par conséquent des dépenses extraordinaires, votées lors de la discussion du budget ; de sorte qu'en comparant la demande actuelle à celle contenue dans le projet du budget de 1841, il y aurait plutôt augmentation que diminution dans le crédit dont il s'agit. La 5^e section demande pourquoi la dépense du personnel, qui était de 11,616 frs., se trouve portée à 15,183 frs.

La section centrale, après avoir pris connaissance des nouveaux renseignemens de M. le ministre, qui se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 7, alloue le crédit demandé.

Pour répondre à l'observation de la 3^e section, elle fait remarquer qu'effectivement il y a eu, l'année dernière, des dépenses extraordinaires pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, qui ont été adoptées lors de la discussion du budget, et qui étaient suffisamment justifiées par l'abandon où s'est trouvé ce canal avant le traité de paix ; mais elle voit avec regret une augmentation dans presque toutes les dépenses du personnel pour le service des canaux et rivières. Elle invite le Gouvernement à n'accorder à l'avenir d'augmentation de personnel ou de traitement qu'après un sévère examen. Si des majorations de dépense sont parfois indispensables, on devrait y pourvoir par la suppression des places devenues inutiles, ou par la diminution des traitemens qui pourraient être trop élevés, et nullement en augmentant continuellement les charges du trésor.

Les renseignemens avec les explications sur les motifs des augmentations du personnel en général se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 13.

Littera C. Canal de Pommerœuil à Antoing.

Le chiffre demandé est adopté par toutes les sections et par la section centrale. Un membre demande que les époques de fermeture du canal d'Antoing soient mises en rapport avec celles où les eaux des rivières sont les plus basses.

Littera D. Sambre canalisée.

La 5^e section demande pourquoi la dépense du personnel de la Sambre qui en 1841 n'était que de 31,286 francs, s'est élevée à 38,180 francs au budget de 1842.

La section centrale, après avoir pris connaissance des nouveaux renseigne-

mens fournis par M. le ministre et qui sont à la suite du rapport, annexe n° 7. litt. D, alloue le crédit, tout en persévérant dans ses observations sur l'augmentation du personnel en général.

ART. 4. — *Canal de Bruxelles à Charleroy.*

La 1^{re} section demande la suppression des primes comme inutiles pour la navigation dont il s'agit, qui est très-considérable. La 3^e section trouve que la majoration demandée pour frais d'entretien et de personnel n'est pas justifiée. Elle demande également la justification de la recette extraordinaire annoncée par le Gouvernement au moyen de cette augmentation de dépense. Elle désire connaître dans quelle proportion la recette sera augmentée, et si l'augmentation de recette ne dépend pas de circonstances en dehors de la majoration demandée.

La 4^e section fait observer qu'une recette extraordinaire n'entraîne pas nécessairement à une augmentation dans les dépenses, et demande des explications à cet égard. La 5^e section demande des explications sur la dépense extraordinaire dont il s'agit, ainsi que sur la recette extraordinaire qui doit y faire face; elle demande si le crédit pour primes de constructions de bateaux ne devrait pas être reporté au budget de l'intérieur sous la rubrique: *Encouragemens au commerce.*

La 6^e section demande si la majoration peut être suffisamment justifiée. Elle fait remarquer qu'il peut y avoir une recette extraordinaire sans nécessiter une dépense extraordinaire.

La section centrale, après avoir pris connaissance des nouveaux développemens à l'appui du budget, pages 16, 17 et 18, a reconnu qu'il n'y a pas d'augmentation, mais une réduction de 7,000 frs dans le chiffre de 148,028 87, pétitionné par le gouvernement. En effet, une somme de 19,992 frs. 87 qui figure au budget, n'y est en quelque sorte portée que pour ordre, puisqu'elle a été versée au trésor par la société concessionnaire pour des travaux qui restaient à faire par cette société, au moment de la reprise des ouvrages du canal. Quant à la réduction de 7,000 frs., elle provient de ce que la prime à payer pour les bateaux qui seront achevés en 1842, ne sera plus que d'un franc par tonneau. En conséquence, la section centrale alloue le crédit, tout en émettant le vœu qu'il ne soit plus accordé de primes pour construction de bateaux propres à la navigation du canal de Charleroy, attendu que ces primes, qui pouvaient se justifier au commencement de l'exploitation de ce canal, sont maintenant inutiles et sans objet. Elle estime aussi que l'allocation d'une somme de 5,000 francs à distribuer sous forme de primes aux entrepreneurs de halage n'est plus nécessaire, et doit cesser à l'avenir.

ART. 5. — *Service de l'Escaut.*

Les 1^{re} et 2^e sections attirent l'attention du gouvernement sur les inondations fréquentes de la vallée de la Lys et de l'Escaut. La 3^e section fait remarquer que les inondations sont plus fréquentes dans le haut Escaut depuis l'exécution de la convention conclue avec la France. La 5^e section demande

pourquoi les frais de personnel ont été portés de 8,380 à 12,735 fr., et quels sont les travaux extraordinaires pour lesquels il est réclamé 60,000 fr. La 6^e section fait la même demande.

La section centrale, après avoir examiné les nouveaux renseignements fournis par M. le Ministre, qui se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 8, et les nouveaux développemens à l'appui du budget, page 18, alloue le crédit, tout en se référant à l'observation émise précédemment sur l'augmentation du personnel en général. Un membre fait observer que l'écluse d'Autrive contribue aux inondations de l'Escaut, et demande qu'il soit porté remède au préjudice qui en résulte pour Tournay.

ART. 6. — *Service de la Lys.*

La 1^{re} section appelle l'attention du Gouvernement sur les inondations de la Lys. La 3^e section attire de même l'attention du Gouvernement sur ces inondations, et les mesures à prendre pour les prévenir.

La 6^e section demande quels sont les travaux d'améliorations pour lesquels on réclame 15,000 francs.

La section centrale, pour répondre aux observations des sections relatives aux travaux d'amélioration, renvoie aux nouveaux développemens des budgets, pages 22 à 25, et aux explications à la suite du rapport n^o 9.

Elle adopte le chiffre réclamé en appuyant les observations des sections sur l'inondation de la Lys. Un membre fait remarquer que les dépenses et les frais d'entretien de cette rivière dépassent les produits.

ART. 7. — *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Limbourg.*

La 1^{re} section demande de quelle nature sont les travaux d'amélioration de la Meuse, et s'ils se rattachent à un système propre à procurer dans un temps donné des facilités à la navigation; elle désire connaître les motifs de la majoration du crédit pétitionné pour le personnel. La même section émet le vœu qu'il ne soit plus imputé de majoration de traitemens sur les fonds destinés aux travaux d'entretien et d'améliorations. La 2^e section demande des renseignements sur les travaux d'amélioration exécutés à la Meuse, et sur ceux proposés par le Gouvernement. La 3^e section appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'améliorer la navigation de la Meuse ainsi que les chemins pour le halage, et de prévenir les inondations surtout aux environs de la ville de Liège. La 4^e section demande quels sont les résultats des travaux d'essai pour améliorer la navigation de la Meuse, et quels sont les motifs de l'augmentation de 8,500 francs réclamée pour le personnel. La 5^e section demande si le Gouvernement a adopté un système pour la navigation de la Meuse, quelle en sera la dépense en totalité, et pourquoi le crédit pour le personnel est plus que doublé. La 6^e section demande à quels travaux a été employé le crédit alloué en 1841, et quels sont ceux auxquels est destiné le crédit demandé.

La majorité de la section centrale, après avoir pris connaissance des nou-

veaux renseignemens fournis par M. le Ministre , imprimés à la suite du rapport, annexe n° 10, ainsi que des nouveaux développemens à l'appui du budget, pages 25 à 28, alloue le crédit sous la condition qu'il ne serait applicable qu'aux travaux à effectuer en exécution d'un plan général et définitif pour la navigation de cette rivière. Il a été convenu toutefois que la condition ne serait que provisoire, en attendant les explications à donner sur ce point par M. le ministre. Elle appuie le vœu émis par la 1^{re} section, qu'il ne soit plus imputé de majorations de traitemens du personnel sur les sommes affectées aux travaux d'améliorations. Un membre fait remarquer que, conformément aux nouveaux développemens à l'appui du budget, page 26, une somme de 10,000 frs. était suffisante pour parachever les travaux extraordinaires à la Meuse projetés par le Gouvernement, et qu'il était rationnel de ne pas prendre de nouveaux engagements avant d'en connaître le résultat, ainsi que le travail général concernant le parachèvement et le perfectionnement des voies navigables du pays, qui, d'après les promesses du Gouvernement, doit être présenté à la législation pendant la session actuelle. Il ajoute que c'est par ce motif qu'on a ajourné les ouvrages extraordinaires nécessaires pour le service de la Meuse dans le Limbourg. (Voir les explications du ministre à l'article suivant.)

La majorité de la section centrale, sur l'assurance donnée par M. le Ministre, que les travaux projetés pour la Meuse dans la province de Liège sont des ouvrages nécessaires qui se rattachent à un système général de navigation de cette rivière, et doivent s'exécuter quel que soit le plan adopté, alloue purement et simplement le crédit pétitionné.

ART. 8. — *Service de la Meuse dans le Limbourg.*

La 2^e section demande si des plans et des réglemens définitifs pour l'entretien des rives de la Meuse sont arrêtés conformément au vœu émis par la section centrale de l'année précédente; elle désire que la section centrale se fasse produire les divers rapports présentés par l'administration des ponts et chaussées. Elle demande que le chiffre de 40,000 fr. pétitionné par le Gouvernement soit considérablement augmenté, afin que dans deux ou trois campagnes la rive gauche soit mise dans un état convenable d'entretien.

La 4^e section, en transmettant la pétition de la députation provinciale de Limbourg, fait observer que, d'après cette pétition, il y aurait plutôt nécessité d'augmenter que de réduire le crédit alloué au budget de 1841. Un membre de la cinquième section fait la même observation.

La section centrale, se référant aux nouvelles explications données par M. le ministre, et qui se trouvent à la suite de ce rapport, annexe n° 11, alloue le crédit demandé par le Gouvernement

ART. 9. — *Service de la Dendre.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale, qui a demandé des explications sur la majoration de traitement que renferme cet article. (Voir à la suite du rapport, annexe n° 12.) Elle appelle de nouveau l'attention du Gouvernement sur les augmentations continuelles de dépense pour le personnel des canaux et rivières.

ART. 10. — *Service du Rupel, de la Dyle et du Demer*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 11. — *Travaux d'amélioration aux voies navigables de second ordre ; frais d'étude.*

La 5^e section demande d'après quel système il sera procédé aux travaux d'amélioration des voies navigables de second ordre, et quelle dépense nécessitera l'application de ce système. La 6^e section demande quel emploi il a été fait du crédit alloué en 1841, et à quels travaux le crédit dont il s'agit est destiné.

La section centrale alloue le crédit demandé, et renvoie pour les questions des sections aux réponses du Gouvernement qui sont à la suite du rapport, annexe n^o 14.

ART. 12. — *Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne.*

M. le ministre, par sa dépêche du 14 décembre dernier, demande une augmentation sur cet article de 26,481 francs; ce qui porte le crédit à 66,481 frs. La 1^{re} section pense que les radiers des usiniers sont plus élevés que les octrois ne le permettent; elle demande quels sont les travaux auxquels le crédit dont il s'agit est destiné, et si cette dépense doit encore se renouveler. La 6^e section demande si les usiniers, les particuliers, les communes intéressées et la province ont concouru avec le Gouvernement à ces travaux, et dans quelle proportion? Elle désire connaître le montant de la dépense pour le trésor.

La section centrale, après avoir examiné les réponses du Gouvernement aux questions des sections, qui se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 15, alloue le crédit demandé comme une conséquence du vote de l'année dernière; elle regrette cependant de voir encore une fois les besoins dépasser si fortement les prévisions. Elle désire que la demande de crédit annoncée à ce sujet pour l'année prochaine soit la dernière, et que le Gouvernement tienne la main à ce que les communes et les particuliers exécutent les travaux qui sont à leur charge.

ART. 13. — *Confection et entretien des bacs et de leurs dépendances.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 14. — *Service des polders.*

Deux membres de la quatrième section demandent si le Gouvernement ne jugerait pas opportun de réendiguier la partie des polders qui est encore sous eaux dans la province d'Anvers.

Un membre appuie l'observation de la quatrième section. La section centrale adopte le chiffre demandé par le Gouvernement.

Section 3.ART. 15. — *Ports d'Ostende et de Nieupoort. Côte de Blankenberg.*

Une section demande à connaître l'emploi du crédit alloué en 1841; elle

désire savoir si cette dépense est de nature à se reproduire chaque année, et si au moins elle n'est pas susceptible de réduction.

La section centrale, après avoir examiné les nouveaux développemens à l'appui du budget, pages 34 à 38, répondant à la question soulevée par une section, alloue le crédit. Elle a demandé au Gouvernement s'il était perçu au profit du trésor quelques droits d'écluse sur le bassin de commerce à Ostende. La réponse est à la suite du rapport, annexe n° 16, d'où il résulte que conformément à l'arrêté royal du 29 novembre 1828, les produits du droit de péage et les frais d'entretien aux écluses du bassin sont partagés ou supportés par moitié entre le Gouvernement et la ville d'Ostende. Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur le point de savoir s'il n'y aurait pas avantage pour le trésor de faire successivement les jetées en pierres bâtarde au lieu d'osiers que les eaux détruisent chaque année.

ART. 16. — Phares et fanaux.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Section 4.

ART. 17. — Entretien et réparations des hôtels, édifices et monumens de l'État.

Les 3^e, 4^e et 6^e sections demandent sur quel crédit se prélevait la dépense pour laquelle on réclame une augmentation, ou quel département était chargé de l'entretien de l'hôtel de la Monnaie et du bâtiment occupé par la haute cour militaire, et s'il y a eu diminution, de ce chef, dans d'autres budgets.

La section centrale, après avoir examiné les réponses de M. le Ministre aux questions posées par les différentes sections et qui se trouvent à la suite de ce rapport, annexe n° 17, alloue le crédit. Elle fait remarquer que d'après les explications contenues dans ces réponses, l'augmentation de 4,000 fr. demandée par le Gouvernement doit servir, pour la plus grande partie, à des travaux extraordinaires qui ne se reproduiront probablement plus l'année prochaine.

ART. 18. — Constructions nouvelles et travaux d'amélioration.

La 3^e section estime que les dépenses dont il s'agit sont à la charge des provinces et que l'État ne doit y intervenir que dans des circonstances extraordinaires; que la province du Limbourg seule pourrait se trouver peut-être dans un cas exceptionnel.

La section centrale, après avoir examiné les nouveaux renseignemens fournis par M. le Ministre, qui sont à la suite du rapport, annexe n° 18, et avoir reconnu que les frais de construction dont il s'agit sont à la charge de l'État, alloue le crédit demandé par le Gouvernement.

Section 5.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 19. — Traitemens des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités et dépenses éventuelles.

La 1^{re} section demande que dorénavant il ne soit plus alloué de majorations

de traitemens sur les fonds destinés aux travaux d'entretien et de constructions. La 3^e section demande qu'il soit produit un tableau contenant les diverses catégories du personnel des ponts et chaussées, le nombre des fonctionnaires, leur traitement et les indemnités qu'ils reçoivent en sus de leurs traitemens. La 6^e section charge son rapporteur de demander à M. le Ministre si l'on n'impute pas une partie des traitemens ou supplémens de traitemens d'ingénieurs et conducteurs chargés de services spéciaux, sur des crédits alloués pour ces services.

La section centrale, après avoir pris connaissance des réponses de M. le ministre sur les questions posées par elle et qui se trouvent à la suite du rapport, annexe n^o 19, ainsi que du tableau du personnel joint au rapport de la section centrale sur le budget des travaux publics, page 70 de l'année dernière, alloue le crédit. Elle fait remarquer cependant qu'il serait plus régulier d'imputer les traitemens des ingénieurs, les frais de bureaux et supplémens de traitemens sur un même article. La faculté d'allouer sur d'autres fonds à des ingénieurs et autres fonctionnaires du corps des ponts et chaussées, outre leurs frais de bureaux, un supplément d'appointemens qui peut aller jusqu'à la moitié du traitement attaché à chaque grade, a paru à la section centrale une disposition bien large, et qui peut donner lieu à des abus.

CHAPITRE III.

Section 1^{re}.

CHEMIN DE FER. —

Les nombreux renseignemens réclamés sur les chemins de fer par toutes les sections ont été résumés par la section centrale qui, conformément aux vœux des sections, a fait à M. le ministre les demandes et questions suivantes :

1^o Un tableau nominatif de tous les fonctionnaires et employés du chemin de fer, par catégories et par station, avec indication de la date de leurs nominations respectives, de la nature de leurs fonctions et des traitemens qu'ils reçoivent, ainsi que des émolumens et indemnités qui leur sont alloués en sus de leurs appointemens. On trouvera ces états à la suite du rapport, annexe n^o 20;

2^o Un tableau des fonctionnaires et employés attachés temporairement au chemin de fer, avec indication de la rétribution qu'ils reçoivent de ce chef. Voir annexe n^{os} 21, 22 et 23, à la suite de ce rapport, avec d'autres développemens sur les émolumens du personnel;

3^o Si le personnel existant n'est pas trop considérable et hors de proportion avec les besoins réels du service? Dans ce cas il y aurait lieu de placer l'excédant sur les sections à ouvrir en évitant de nouvelles nominations. Voir annexe n^o 24;

4^o Si le gouvernement aurait l'intention de faire démolir, dans certaines stations, des constructions récemment achevées et d'imposer par là de nouvelles charges au trésor public. Elle fait observer qu'avant de faire des améliorations dans les sections en exploitation, il est rationnel d'achever les lignes

décrotées qui doivent mettre le pays en rapport avec les chemins de fer allemands et français. Voir annexe n° 25;

5° Elle désire savoir quelle sera l'étendue des sections à ouvrir en 1842. Voir annexe n° 26 ;

6° Si ce n'est pas par suite de l'insuffisance des études préliminaires que les frais de construction ont parfois dépassé considérablement les prévisions ainsi que le montant des soumissions. Voir annexe n° 27 ;

7° Pourquoi l'on s'écarte de la voie des adjudications publiques lorsqu'il s'agit des travaux complémentaires de l'importance de ceux exécutés entre autres au pont du Val-Benoît et à la section de la Meuse à Pepinster. Voir annexe n° 28 ;

8° Elle désire avoir des développemens dans le genre de ceux fournis en 1841 par le gouvernement sur toutes et chacune des dépenses d'exploitation du rail-way, tant par régie que sur mandats liquidés par la cour des comptes. Voir annexe n° 29 ;

9° Un état détaillé de la situation du magasin central de Malines à la fin de l'exercice 1840 et de l'exercice 1841. Voir annexe n° 30 ;

10° Elle désire savoir s'il y a un contrôle et quel en est le mode pour constater les entrées et les sorties de ce magasin. Voir annexe n° 31 ;

11° Elle demande un état d'approvisionnement des charbons aux mêmes époques avec indication des prix d'adjudication en 1840 et 1841. Voir annexe n° 32 ;

12° Elle désire connaître le prix d'adjudication en 1840 et 1841 des principales fournitures, telles que graisse, huile, cuivre, etc. Voir annexe n° 33 ;

13° Elle demande un tableau du mouvement des marchandises par bureau et destination, 1° pendant les 7 premiers et les 5 derniers mois de 1840 séparément ; 2° pendant les 5 premiers mois de 1841 et les 7 derniers mois du même exercice. Voir annexe n° 34 ;

14° Un tableau du mouvement des voyageurs par bureau de destination : 1° pendant l'année 1840 et les quatre premiers mois de 1841 ; 2° pendant les mois suivans de mai, juin, juillet et août, et 3° pendant les quatre derniers mois du même exercice. Voir annexe n° 35 ;

15° Elle désire savoir ce que coûtait mensuellement le factage sous le tarif antérieur à celui en vigueur, et combien il coûte depuis. Voir annexe n° 36 ;

16° Elle demande si le camionnage n'est pas une mesure plus onéreuse que profitable pour le trésor de l'État. Voir annexe n° 37 ;

17° Elle demande des explications sur les motifs qui ont amené la réunion en une somme globale de trois articles distincts dans les budgets précédens. Voir annexe n° 38 ;

18° Elle désire savoir si le Gouvernement n'impute pas sur d'autres crédits,

par exemple sur les fonds destinés aux constructions, une partie des dépenses auxquelles le crédit dont il s'agit doit faire face. Voir annexe n° 39 ;

19° Si l'on tire parti des herbages croissant sur les bords et talus des chemins de fer, et quel en est le produit. Voir annexe n° 40 ;

20° Si le bois de sapin coupé en hiver, qui est plus durable et ne coûte guère plus que le bois blanc, ne serait pas d'un usage bien plus profitable pour le rail-way. Voir annexe n° 41 ;

21° Un membre demande que dans le cas où les fonds destinés aux travaux du chemin de fer ne seraient pas épuisés, on applique l'excédant à la construction de routes dans le Luxembourg, conformément à l'intention exprimée dans la loi du 27 mai 1837. Voir annexe n° 42 ;

22° Un autre membre demande que le Gouvernement s'occupe enfin de la section du chemin de fer destiné à relier Lille et Calais à la capitale de la Belgique. Il fait remarquer que lors du vote de la loi du 1^{er} mars 1834, la chambre a admis comme principe que le chemin de fer du midi serait dirigé vers le point où aboutirait le chemin de fer français. Aujourd'hui qu'il est décidé que ce dernier chemin se dirigera de Paris par Amiens à Lille, il faut que le vote de la chambre reçoive son effet. La section dont il s'agit compléterait la grande ligne méridionale qui part de Courtray et Lille pour se diriger sur Tournay, Ath, Mons, Charleroy, Namur et Liège. Voir annexe n° 43.

Les réponses du Gouvernement, sur toutes ces questions, sont imprimées à la suite du rapport, sous le numéro d'annexe indiqué à chaque question. Quant à certains documens qui étaient trop volumineux pour être imprimés actuellement, ils seront déposés sur le bureau pendant la discussion. M. le ministre s'est d'ailleurs engagé à les joindre au rapport sur le chemin de fer qu'il doit présenter aux chambres, en exécution de la loi du 1^{er} mai 1834.

La section centrale, après avoir examiné ces renseignemens volumineux, est d'avis que le moment n'est pas bien opportun pour aborder certaines questions soulevées dans le sein des sections, par la raison que ces questions ne peuvent être discutées avec fruit qu'après la publication du rapport susmentionné. Elle pense cependant devoir dès à présent attirer l'attention du Gouvernement sur les réductions possibles du personnel du chemin de fer, personnel qui lui paraît trop nombreux, et dont quelques membres reçoivent des traitemens trop élevés, si l'on considère qu'outre les traitemens fixes et les frais de bureau attachés à ce grade, ils reçoivent des frais de route ou émolumens qui s'élèvent ordinairement à la moitié de leur traitement, et qui en dépassent même quelquefois le montant.

Un membre fait remarquer que le plus grand nombre des employés du chemin de fer qui ont été nommés en 1841, était déjà en fonction depuis longtemps comme employés temporaires, en sorte que leur nomination n'a été en quelque sorte qu'une confirmation dans les emplois qu'ils occupaient.

La section centrale appelle l'attention de M. le ministre sur l'inconvénient

de ces nominations *d'employés temporaires* qui se font si facilement et même souvent par des employés supérieurs, sans l'intervention du Gouvernement. Elle recommande à M. le ministre, qui en a pris l'engagement, de restreindre autant que possible les nominations d'employés temporaires et de n'admettre qui que ce soit en cette qualité qu'avec son *autorisation*. Sans l'exécution sévère de cette mesure, le chemin de fer sera toujours encombré d'employés temporaires qui acquerront insensiblement des titres, et le gouvernement se trouvera souvent dans l'impossibilité d'y placer des individus qui ont rendu des services au pays et qu'on ne peut employer ailleurs.

Elle prend acte des promesses de M. le ministre d'employer sur les lignes nouvelles le plus grand nombre possible d'employés déjà attachés à l'exploitation, et d'adopter une combinaison propre à réduire autant que possible les frais d'administration sans nuire au service.

Un membre de la section centrale a fait remarquer que les frais des stations ayant absorbé des sommes assez considérables du crédit alloué pour le chemin de fer, il conviendrait de faire contribuer pour une part plus large dans les frais de ces établissemens les villes et les communes les plus spécialement favorisées par la construction du rail-way pour lequel on ne leur a demandé aucun subside. La section centrale engage le gouvernement à être très-modéré dans les dépenses des stations encore à faire et de prendre en considération l'observation qui précède.

La section centrale a appris avec satisfaction par les nouveaux renseignements que, suivant toute probabilité, 84 kilomètres ou environ 17 lieues de 5,000 mètres de chemins de fer seront encore livrées à l'exploitation pendant le courant de cette année. Ces renseignements lui ont fait d'autant plus de plaisir qu'elle espère que le chemin de fer une fois entièrement achevé, pourra satisfaire aux frais de son exploitation ainsi qu'aux intérêts des capitaux engagés, et conservera ainsi toute la popularité qui lui est acquise.

La section centrale recommande à l'attention du Gouvernement les observations de la cour des comptes, pages 31 et 32, sur les avantages à faire mûrir les études préliminaires, et comme il conste des documens annexés au présent rapport que les dépenses de constructions excéderont partout les prévisions et principalement sur les lignes de l'est, elle engage le Gouvernement à prescrire la plus stricte économie dans les constructions nouvelles, à les faire surveiller avec soin et à punir sévèrement les abus, s'ils pouvaient exister.

Des membres ont fait remarquer qu'il ne paraît pas y avoir de contrôle suffisant au magasin central de Malines; que ce contrôle ne saurait exister que lorsqu'il est exercé par des personnes en dehors de l'administration intéressée. Ils ont demandé pourquoi l'on n'avait pas donné suite à l'arrêté organique d'un contrôle pour le magasin dont il s'agit.

La section centrale, après avoir entendu M. le ministre sur ce point, émet le vœu que le Gouvernement avise aux moyens d'établir un contrôle indépendant et vigilant tant pour la construction que pour l'exploitation du chemin de fer; ce contrôle, qui lui paraît indispensable, ne peut jamais être trop sévère dans une entreprise aussi vaste par les travaux que par les

dépenses dans lesquelles elle a engagé le pays. Nous devons toutefois faire la part des difficultés inséparables d'une pareille entreprise, et reconnaître que si le service a entraîné de grands frais pour le trésor, il s'est fait régulièrement et commodément tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et qu'on n'a pas eu à déplorer des sinistres de nature à compromettre une œuvre qui a si puissamment contribué à raffermir notre indépendance, et à relever notre nationalité dans l'opinion des autres peuples.

Toutes les sections ayant témoigné le désir d'avoir une connaissance aussi complète que possible de toutes et chacune des dépenses relatives à l'exploitation du chemin de fer, la section centrale n'a cru devoir allouer le crédit *global* réclamé par le Gouvernement que sous la condition qu'il a accepté de diviser, pour l'exercice 1843, ce crédit en plusieurs articles, où le matériel sera toujours séparé du personnel. En attendant, il a été convenu que la somme pétitionnée serait divisée en plusieurs *littera*, suivant les diverses branches du service. Le Gouvernement pourra ainsi pourvoir aux éventualités par les transferts qu'il aura la faculté d'opérer, mais il devra rendre compte de ses opérations au prochain exercice.

Division en *littera* du crédit demandé pour le service d'exploitation
du chemin de fer pendant l'année 1842.

LITTERA.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ.	OBSERVAT.
	<i>Administration générale.</i>		
A	Dépenses communes aux diverses branches du service.	122,000	
	<i>Service des routes.</i>		
B	Personnel, employés, gardes, pontonniers et traitemens, salaires. . .	757,900	
	Matériel et main-d'œuvre, billes, rails, sable, chevilles et matériaux, outils, etc.	245,900	
	<i>Service de locomotion.</i>		
C	Personnel, employés, ouvriers, manœuvres et traitemens, salaires. . .	951,000	
	Matériel et objets de consommation et de rechange.	4,356,000	
	<i>Service des transports.</i>		
D	Personnel, employés, gardes-convois, facteurs et traitemens, salaires.	732,600	
	Matériel et dépenses diverses, camionage.	294,600	
		4,440,000	

L'on trouvera aussi à la suite de ce rapport, annexe n° 44, un état nominatif du personnel employé aux constructions du chemin de fer.

Section 2.

POSTES.

ARTICLE UNIQUE. — *Personnel, matériel, transport des dépêches, service rural, papiers et impressions.*

La 3^e section demande que l'on produise un tableau comparatif de l'organisation nouvelle avec l'organisation antérieure, et l'indication de la dépense respective de l'une et l'autre de ces deux organisations, ainsi que l'indication précise et spéciale des attributions des fonctionnaires compris dans la nouvelle organisation. Elle n'adopte pas la majoration de 25,000 francs à défaut de justification suffisante pour l'amélioration du service rural. Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur les infidélités, les négligences et les irrégularités signalées dans le service des postes, et notamment dans le service de nuit.

La 4^e section demande la même division pour les postes que celle qu'elle a demandée pour le chemin de fer, ainsi que le tableau des traitemens des fonctionnaires.

La 5^e section demande des renseignemens sur les motifs qui ont fait abandonner la division d'un crédit aussi considérable; elle demande aussi quels avantages la réorganisation a apportés dans le service. Elle pense qu'il en est résulté une augmentation de dépenses.

La 6^e section ne trouve pas la demande de majoration suffisamment justifiée dans la note marginale du développement du budget.

La section centrale conformément aux observations des sections, a demandé au Gouvernement :

1^o Des explications précises sur la cause et les motifs de la majoration de 25,000 francs réclamée pour les postes. (*Voir annexe n^o 45.*)

2^o Si c'est par suite de l'augmentation des dépenses dont il s'agit qu'il y aura amélioration de recettes dans le service rural. (*Voir annexe n^o 46.*)

3^o Un tableau comparatif de l'organisation nouvelle avec celle antérieure tant sous le rapport des attributions que sous le rapport de la dépense, et quels sont les avantages résultant de la réorganisation pour le bien du service et du trésor public. (*Voir annexe n^o 47.*)

4^o Les motifs qui ont fait réunir en un seul chiffre des crédits portés dans les budgets précédents en 4 articles distincts. (*Voir annexe n^o 48.*)

5^o Quelle suite il a été donné à l'arrêté instituant une commission pour l'examen des tarifs concernant le transport des lettres et des dépêches. (*Voir annexe n^o 49.*)

La section centrale trouve que les nouveaux renseignemens fournis par M. le Ministre en réponse à ces questions sont satisfaisants; que le crédit global ainsi que la majoration y sont suffisamment motivés, et elle adopte en consé-

quence l'article tel qu'il a été présenté au budget, sous la condition toutefois que la division en différents articles ait lieu de nouveau au budget prochain comme à celui de 1841.

CHAPITRE IV.

MINES.

ART. 1^{er}. — *Traitemens des fonctionnaires, employés, gens de service au conseil des mines, frais de routes, etc.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 2. — *Traitemens des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau, etc.*

Monsieur le Ministre, par sa dépêche du 14 décembre dernier, ayant demandé une majoration de 12,800 francs sur cet article, le chiffre est actuellement de 156,300 francs. La section centrale, après avoir examiné les nouveaux développemens à l'appui du budget, pages 39 et 40, alloue le crédit ainsi majoré. Elle fait remarquer cependant qu'il n'est pas clairement établi dans ces développemens, que les frais d'administration ne dépassent pas le produit des redevances; or, si les dépenses vont sans cesse en augmentant, le Gouvernement doit par contre élever le taux des redevances de manière à créer plutôt une ressource qu'une charge pour l'État.

Quant aux dépenses pour frais d'examen, des élèves ingénieurs et conducteurs, elles ont toujours été payées sur le crédit du personnel des ingénieurs et conducteurs des mines, ainsi qu'il résulte des explications du Gouvernement, annexe n^o 50.

ART. 3. — *Subsides aux caisses de prévoyances, etc.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 4. — *Impressions, achat de livres et instrumens.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE V.

SECOURS.

ART. UNIQUE.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE VI.

ART. UNIQUE. — *Dépenses imprévues.*

La section centrale, après avoir pris connaissance des explications de M. le Ministre sur ce chapitre, en réponse à l'observation de la première section, jointes au présent rapport annexe n^o 51, alloue le crédit demandé.

En résumé, le budget a été adopté par la section centrale tel qu'il a été présenté par le Gouvernement avec les trois majorations demandées postérieurement, et qui portent :

L'art. 4 du chapitre 1 ^{er}	à la somme de :	frs.	31,600
» 12	»	»	66,481
» 2	»	»	156,300

Il paraît en résulter une majoration de 657,767 71 comparativement au chiffre du budget précédent. Mais lorsque l'on considère que la chambre est saisie d'une demande de crédit supplémentaire de 817,000 francs sur l'exercice 1841 pour le chemin de fer, et que d'ailleurs plusieurs nouvelles sections vont être successivement livrées à l'exploitation pendant l'année courante, l'on doit rester convaincu que le budget proposé présente en réalité une diminution de dépense.

Le rapporteur,

P.-J. PEETERS.

Le président,

J.-N.-J. DE BEER.

ANNEXES

AU RAPPORT SUR LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

POUR 1842.

N^o 1.

QUESTION.

La section centrale, voulant s'éclaircir sur une observation faite par la Cour des Comptes, et reproduite par une section dans la discussion générale, désire savoir s'il a été exécuté des travaux publics en service spécial par le département de ce nom, et s'il a été dévié de la règle prescrite, pour ces cas particuliers, en ce sens qu'une seule et même personne aurait procédé à la réception des travaux et délivré les certificats de paiement, sans l'intervention du corps des ponts et chaussées.

RÉPONSE.

L'observation faite par la Cour des comptes porte, non pas sur ce que des travaux constitués en services spéciaux auraient été reçus sans l'intervention d'agens du corps des ponts et chaussées, mais bien sur ce que cette réception aurait été opérée par un seul ingénieur, au lieu de l'être par deux, ainsi que cela se pratique pour les travaux du service ordinaire dans les provinces.

Le département des travaux publics a émis l'opinion que la Cour des comptes faisait une application erronée de l'art. 3 de l'arrêté organique du corps des ponts et chaussées, du 25 août 1831, en voulant en étendre les effets aux travaux constitués en services spéciaux.

Cet article est conçu dans les termes suivants :

« § 1^{er}. Les ingénieurs en chef sont spécialement chargés, sous les ordres supérieurs » du département de l'intérieur, sous les ordres immédiats des gouverneurs et sous le » contrôle de l'inspecteur et de l'inspecteur-général, d'exercer, *dans leurs provinces* » respectives, la direction et la surveillance attribuées au corps des ponts et chaussées. »
« § 6. Ils délivrent, sur le vu des procès-verbaux de réception provisoire ou définitive » des ingénieurs, les certificats de paiement d'à-compte ou de solde à faire aux entre- » preneurs. »

Le mode de comptabilité prescrit par cet article de l'arrêté organique du 25 août 1831, reçoit son application, lorsqu'il s'agit de travaux qui s'exécutent sous la direction et la surveillance des ingénieurs placés en *service ordinaire* dans les diverses provinces; mais il ne peut en être de même, lorsqu'il s'agit de travaux constitués en *services spéciaux*, tels que l'ont été les travaux de réendiguement des polders et l'entretien du canal de Bruxelles à Charleroy.

Une des conséquences du système de la cour des comptes, serait de mettre le département des travaux publics dans la nécessité d'attacher au moins deux ingénieurs à la direction de tout travail constitué en service spécial.

Quoi qu'il en soit le département des travaux publics prescrit, autant que possible, que le mode de comptabilité adopté pour les travaux ordinaires dans les provinces, soit suivi pour les travaux constitués en services spéciaux, c'est-à-dire, que les réceptions soient opérées par deux agents.

N^o 2.

À la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du budget du département des travaux publics.

Bruxelles, le 28 janvier 1842.

MESSIEURS,

L'allocation portée au projet de budget de mon département, exercice 1842, pour les traitements des fonctionnaires, employés et gens de service s'élève à fr. 91,850

Dans cette somme ne sont pas compris 1^o les traitements des employés du chemin de fer détachés dans les bureaux du ministère s'élevant à 53,050
2^o les traitements et suppléments de traitements s'élevant à fr. 18,000 de trois ingénieurs des ponts et chaussées qui remplissent au ministère les fonctions de chef de division; 3^o les traitements de trois chefs surveillants payés sur l'allocation des routes, ensemble de. 3,120

Les traitements du personnel attaché au ministère des travaux publics, s'élèvent donc en réalité à. 166,020

Ces traitements se divisent, quant à l'imputation, de la manière suivante :

Sur l'allocation de l'administration centrale.	91,850
Sur l'allocation des chemins de fer en exploitation.	23,700
Sur les fonds de l'emprunt alloués par la loi du 26 juin 1840, pour la construction des chemins de fer.	29,350
Sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.	18,000
Sur l'allocation des routes pavées.	3,120

Somme égale. fr. 166,020

Je n'ai pas besoin de vous rappeler quelle impulsion a été donnée aux travaux publics en général depuis la création d'un ministère des travaux publics; cette extension du service nécessitait une augmentation de personnel, et cependant le chiffre de l'allocation pour traitements, à de légères différences près, est constamment resté le même.

Dès mon entrée au département des travaux publics, j'ai senti la nécessité de régulariser le système de comptabilité suivi jusqu'aujourd'hui, mais j'ai dû reconnaître que le gouvernement et la législature avaient été obligés d'entrer provisoirement dans cette marche irrégulière, jusqu'à ce qu'il fût bien possible de distinguer ce qu'il fallait imputer, en ce qui concerne le salaire du travail qui se fait à l'administration centrale, sur chacune des allocations particulières portées au budget et surtout à l'égard des fonds de l'emprunt qui constituent une allocation en dehors du budget, et spécialement affectés à la construction des chemins de fer.

Maintenant que l'expérience de l'exercice 1841 et des exercices antérieurs m'a permis de fixer mes prévisions sur ce point, j'ai l'honneur de vous proposer, messieurs, d'imputer avec la restriction dont il sera fait mention ci-après, les traitements de tous les fonctionnaires et employés attachés au ministère des travaux publics sur l'allocation du personnel de l'administration centrale. Cette mesure n'est en réalité qu'une régularisation d'imputation.

J'ai dit que les traitements du personnel attaché au ministère des travaux publics s'élèvent à fr. 166,020

Je pense pouvoir déduire de ce chiffre les traitements du personnel de la 6^e division de mon département, celle qui est spécialement chargée des chemins de fer en construction. Cette division n'est que temporaire; le

A reporter. fr. 166,020

Report. fr. 166,020

personnel qui la compose aujourd'hui et qui remplace en grande partie la direction supérieure de tous les chemins de fer en construction, recevra une autre destination lorsque toutes les lignes en construction auront été livrées à l'exploitation.

Les traitements du personnel de cette division, dont déduction doit être faite, s'élèvent à. 22,158

Il reste comme somme à porter à l'art. 2 du chapitre I^{er} 143,870

L'allocation actuelle n'étant que de 91,850

il y aurait à y ajouter 52,020

Total égal. fr. 143,870

Il est juste que, pour couvrir en partie cette augmentation de 52,020

l'on transporte du crédit de fr. 4,440,000 demandé pour le chemin de fer au chapitre III du projet de budget de 1842, une somme de fr. 23,700 représentant le chiffre des traitements du personnel de l'administration centrale des travaux publics qui sont imputés aujourd'hui sur les fonds de l'exploitation.

Cette opération réduirait l'allocation précitée à fr. 4,416,300, donc à déduire. 23,700

Ce qui réduit l'augmentation à fr. 28,320

Cette augmentation de fr. 28,320 n'en est même pas une, si l'on veut tenir compte des restitutions suivantes :

1^o Les traitements et suppléments de traitements de trois ingénieurs des ponts et chaussées qui remplissent, au ministère, les fonctions de chef de division, s'élèvent à fr. 18,000

Cette somme, qui devient disponible au crédit du personnel des ponts et chaussées, permet d'imputer sur cette allocation les traitements des ingénieurs du service de construction des chemins de fer payés sur le fonds de l'emprunt. De cette manière tout le personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, y compris celui employé aux chemins de fer en construction, sera à l'avenir rétribué sur l'allocation des ponts et chaussées, ce qui dispensera la législature d'allouer de nouveaux fonds pour le personnel des ingénieurs, lorsque les travaux de construction des lignes du chemin de fer seront achevés.

2^o Une somme de fr. 3,120, montant du traitement de trois employés attachés dans les bureaux du département avec le titre de chefs-surveillants. Cette somme sera restituée à l'allocation des routes; elle est, à la vérité, fort minime, mais, et par cela même qu'elle est minime, je pense entrer dans les vues de la Chambre en laissant à ce fonds toutes ses ressources, ci fr. 3,120

3^o Les traitements des fonctionnaires et employés du département, payés sur les fonds de la construction, s'élèvent, comme je l'ai dit plus haut, à fr. 29,350.

Ils seraient réduits à l'avenir au personnel attaché à la division des chemins de fer en construction, c'est-à-dire à fr. 22,150.

Et de ce chef on restituerait au fonds de l'emprunt une somme de 7,200

Total fr. 28,320

Il y a donc compensation à tous égards.

Le ministre des travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

ANNEXE A AU N° 2.

Relevé des fonctionnaires, employés et gens de service, attachés à l'administration centrale du département des travaux publics au 27 janvier 1842

Personnel payé sur l'allocation de l'administration centrale.

1 Secrétaire-général	fr.	8,400
1 Directeur		6,000
2 Chefs de division de fr. 5,000 et 6,000.		11,000
7 Chefs de bureau de fr. 2,400 à 3,000		23,300
4 Premiers Commis de fr. 2,000 à 2,600.		8,800
7 Deuxièmes commis de fr. 1,600 à 2,200		13,000
5 Troisièmes commis de fr. 1,200 à 1,500		6,800
2 Quatrièmes commis à fr. 1,200		400
1 Adjoint-commis de 2 ^e classe		800
2 Id. de 3 ^e classe, à fr. 600.		1,200
1 Expéditionnaire de 1 ^{re} classe		1,200
1 Id. de 2 ^e classe		1,000
3 Id. de 3 ^e classe, de fr. 600 à 800		2,150
3 Huissiers de fr. 1,300 à 1,500		4,100
1 Messager		800
1 Concierge		900
		<hr/>
		91,850

Personnel payé sur l'allocation des routes.

3 Chefs-surveillants de fr. 720 à 1,200		3,120
---	--	-------

Personnel payé sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.

3 Ingénieurs des ponts et chaussées remplissant les fonctions de chefs de division, à fr. 6000.		18,000
---	--	--------

Personnel payé sur l'allocation du chemin de fer, budget.

2 Chefs de bureau à fr. 3,250		6,500
2 Premiers commis à fr. 2,300		4,600
2 Seconds commis à 1,500		3,000
5 Troisièmes commis de fr. 1,000 à 1,200		5,800
4 Expéditionnaires de 3 ^e classe de fr. 600 à 800.		3,000
1 Messager		800
		<hr/>
		23,700

Personnel payé sur les fonds de l'emprunt pour la construction de chemins de fer.

1 Chef de bureau		3,250
1 Premier commis		2,500
4 Seconds commis à fr. 1,800.		7,200
4 Troisièmes commis de fr. 600 à 1,400		4,600
3 Expéditionnaires de 1 ^{re} classe de fr. 1,200 à 1,320		3,720
5 Id. de 3 ^e classe de fr. 600 à 1,080		4,080
1 Huissier		900
3 Messagers de fr. 900 à 1,000		2,800
1 Concierge		300
		<hr/>
		29,350
	Total. fr.	166,020

A déduire : le traitement du personnel de la 6^e division :

1 Chef de division	fr.	6,000
1 Chef de bureau.		3,250
2 Premiers commis de fr. 2,300 et 2,500		4,800
3 Deuxièmes commis de fr. 1,500 à 1,800.		4,800
1 Troisième commis.		1,200
1 Huissier		900
1 Messager		900
1 Concierge		300
		<hr/>
	Total. fr.	22,150

RÉCAPITULATION.

Personnel retribué sur l'allocation de l'administration centrale.	fr.	91,850
Id. du chemin de fer en construction		29,350
Id. id. en exploitation		23,700
Id. des ponts et chaussées		18,000
Id. des routes pavées		3,120
		<hr/>
	Total. fr.	166,020

ANNEXE B AU N° 2.

Traitements payés pendant les exercices 1839, 1840 et 1841, aux fonctionnaires, employés et gens de service attachés à l'administration centrale du ministère.

IMPUTATION.	ALLOCATION DU BUDGET DE			SOMMES PAYÉES POUR TRAITEMENT DE			SOMMES	Observations.
	1839.	1840.	1841.	1839.	1840.	1841.	PRÉSUMÉES POUR 1842.	
Personnel de l'administration centrale.	107,250	107,250	91,850	107,250	107,250	91,850	91,850	En 1839 et 1840, la division de la garde civique et de la milice faisait partie des attributions du ministère des travaux publics, attributions qui ont été transférées, en 1841, au département de l'intérieur.
Allocation des routes.	"	"	"	2,520	2,970	3,120	3,120	
Personnel des ponts et chaussées.	"	"	"	9,075	12,017	12,800	18,000	
Personnel des mines.	"	"	"	1,500	875	"	"	
Chemin de fer, budget.	"	"	"	1,080	5,283	19,021	23,700	
Id. fonds de l'emprunt.	"	"	"	20,940	24,243	27,834	29,350	
Total.	107,250	107,250	91,850	142,365	152,638	154,625	166,020	

(5)

N^o 3.

PROJET DE BUDGET DE 1842.

Réponses aux observations faites par la section centrale chargée de l'examen du budget des travaux publics, exercice 1842.

CHAPITRE II, ART. 1^{er}, litt. A.

OBSERVATIONS.

Ayant remarqué que la dépense d'entretien des routes est majorée de fr. 300,000 au moins depuis 1837, la section centrale désire avoir des explications à cet égard. Il est vrai qu'il a été depuis ouvert de nouvelles routes, mais les sections du chemin de fer en exploitation ont attiré tout le transport et fait cesser sur les routes parallèles le service des diligences qu'on signalait comme une cause incessante de dégradation du pavé. La section centrale demande un état détaillé comparatif et raisonné de la dépense pour l'entretien des routes en 1836 et en 1841.

RÉPONSES.

La somme allouée au budget de l'exercice de 1836 pour l'entretien ordinaire des routes de l'État, était de . . .	1,300,000
Celle accordée en 1841 pour le même objet, s'élève, à . . .	1,550,180
Ce chiffre était la conséquence du prix des baux existants à l'époque où le projet de budget a été rédigé; mais, depuis, quelques sections de routes nouvelles ont été mises à l'entretien; de là il est résulté une augmentation de . . .	<u>8,682</u>
Ainsi l'entretien ordinaire, en 1841, a exigé l'emploi d'une somme totale de	<u>1,558,862</u>
Différence. fr.	<u><u>258,862</u></u>

Cette différence s'explique de la manière suivante :

A partir de 1831 et jusqu'en 1835, l'entretien ordinaire des routes de l'État fut adjugé, soit pour un an, soit pour deux ans, sur des cahiers de charges établis d'après les besoins spéciaux ou les usages des localités. A partir de 1835, cet entretien fit l'objet d'un bail de trois ans, qui a pris fin le 30 avril 1838.

Les cahiers des charges de ce bail n'étaient pas conçus d'après des principes communs, ni rédigés d'après des bases uniformes : dans chaque province on suivait la marche que l'on considérait comme la mieux adaptée aux besoins locaux.

Dans telle province l'entreprise constituait un forfait à peu près absolu ; dans telle autre, les quantités de matériaux à fournir et d'ouvrages à exécuter étaient exactement déterminés.

Ailleurs, la fourniture des matériaux faisait seule l'objet d'une adjudication, l'administration des ponts et chaussées se réservant de les mettre en œuvre. Ce défaut d'ensemble, à l'égard d'entreprises qui, par leur nature, semblaient susceptibles d'être ramenées, sinon à une marche uniforme, du moins à des principes communs, fit sentir le besoin d'un cahier des charges général applicable à toutes les provinces; mais ce

travail important, qui soulevait de nombreuses difficultés, ne put se trouver terminé au 30 avril, époque de l'expiration du bail alors en vigueur : force fut donc de proroger ce bail d'une année.

Enfin, au commencement de 1839, sauf quelques exceptions, là où les baux n'étaient pas encore expirés, l'entretien des routes de l'État fut adjugé d'après des bases uniformes, pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1839 et qui expirera le 30 avril 1845. Toutefois, le contrat stipule la faculté de résiliation, de part et d'autre, au 30 avril 1842, c'est-à-dire à la fin de la moitié de la période.

L'avantage des baux à long terme est incontestable. L'entrepreneur qui a un bail de plusieurs années se procure, en temps utile, à l'avance et à des prix plus modérés, les matériaux dont il a besoin. Il a aussi les moyens de commencer ses travaux en saison convenable et de leur donner une plus grande extension les premières années, afin d'avoir moins à faire les années suivantes.

Ces facilités permettent des réductions de prix : aussi les résultats des dernières adjudications ont-ils été généralement considérés comme avantageux aux intérêts du trésor, en tenant compte du renchérissement progressif du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, et en égard aussi aux exigences du cahier des charges qui renferme des stipulations nouvelles jusqu'alors inconnues dans plusieurs provinces.

Il est à observer également que, par suite de la nouvelle marche adoptée, qui avait pour but essentiel d'assurer aux routes un entretien convenable, les dépenses ont dû être augmentées dans plusieurs provinces où l'entretien n'était point en rapport avec l'usure de la chaussée. L'on a toutefois pris en considération, dans les cahiers des charges, celles des communications qui devaient nécessairement perdre de leur influence par suite de l'ouverture successive de différentes sections du chemin de fer : C'est là aussi ce qui a motivé en partie l'adoption de la clause de résiliation facultative à la moitié de la période du bail courant.

L'entretien ordinaire des routes est donc sous l'empire d'un bail qui ne finit qu'au 30 avril 1845, et dont le crédit, demandé au budget de 1842, est la conséquence, sauf que ce crédit comprend une somme de fr. 16,750, estimée nécessaire pour pourvoir à l'entretien de cinq nouvelles sections de route déjà livrées à la circulation.

Relevé exact des dépenses d'entretien en 1836, d'après les baux alors en vigueur.

PROVINCES.	
Anvers fr.	43,700 00
Brabant.	185,900 00
Flandre occidentale . .	170,995 00
Flandre orientale. . .	147,793 00
Hainaut.	300,438 00
Liège	135,624 94
Limbourg	105,099 98
Luxembourg	130,539 18
Namur	88,607 12
Total.	<u>1,308,697 20</u>

Relevé exact des dépenses d'entretien en 1841, d'après les baux aujourd'hui en vigueur.

PROVINCES.	
Anvers fr.	44,739 00
Brabant.	271,580 00
Flandre occidentale . .	166,409 00
Flandre orientale . . .	164,719 00
Hainaut.	372,754 00
Liège	172,285 00
Limbourg	115,200 00
Luxembourg	131,717 00
Namur	119,459 30
Total.	<u>1,558,862 30</u>

Ainsi la différence exacte entre le prix d'entretien ordinaire des routes, en 1836 et 1841, est de fr. 250,165-10.

Cette différence doit être attribuée :

1° A ce que, depuis 1836, un grand nombre de sections de routes nouvellement construites ont été mises à l'état d'entretien ;

2° Au renchérissement progressif du prix des matériaux et de la main-d'œuvre ;

3° A ce que l'entretien se trouve aujourd'hui sous l'empire d'un bail autre que celui en vigueur en 1836, et mieux approprié aux vrais besoins des routes pavées, eu égard à leur importance.

Une preuve manifeste que les prix consentis par le bail courant ne sont point trop élevés, c'est que plusieurs entrepreneurs, usant de la faculté que leur laisse le contrat, viennent de résilier leur marché, et, chose digne de remarque, c'est qu'au nombre des routes résiliées se trouvent celles de Bruxelles à Louvain, Bruxelles vers Braine-le-Comte, Bruxelles vers Alost, Louvain vers Malines et Liège vers St-Trond ; toutes communications courant parallèlement au chemin de fer.

Le nombre de routes résiliées est de 43, savoir :

Province d'Anvers	1
» du Brabant	8
» de la Flandre occidentale	1
» du Hainaut	11
» de Liège	13
» du Limbourg.	3
» du Luxembourg	1
» de Namur.	5
Total.	<u>43</u>

De son côté, le gouvernement n'a cru devoir résilier le marché que pour deux routes : celles de Bruxelles à Mons et de la limite vers Courtray à Tournay, qui doivent nécessairement perdre de leur importance par suite de l'ouverture des sections du chemin de fer établies dans ces directions.

N° 4.

Litt. B.

OBSERVATIONS.

La section centrale demande si le nouveau système a été généralement appliqué aux préposés aux ponts-à-bascules et quels en sont les résultats, sous le rapport du nombre des contraventions et du produit des amendes ? Elle désire avoir un tableau comparatif à cet égard entre le nouveau mode et celui qu'on suivait précédemment.

RÉPONSES.

Le nouveau système que l'on se proposait d'adopter pour le service des ponts-à-bascule, n'a pas encore été mis à exécution jusqu'à présent. Toutefois, l'on pense qu'il pourrait l'être dans le courant de 1842, et c'est dans cette prévision que l'on a demandé la somme nécessaire à cette fin.

Déjà six préposés jouissent d'une rétribution fixe et ne participent plus aux amendes ; et, comme il y a en tout 20 préposés, il s'agirait encore de rendre la mesure applicable à 14 de ces agents dont le traitement fixe est aujourd'hui de fr. 756 par an.

Les vingt préposés et les quatre aides, payés à raison de fr. 432, ont coûté à l'État, en 1841, une somme de fr. 21,732 ; le surplus du crédit partiel accordé pour ce service a été affecté à des dépenses en dehors des baux d'entretien.

N^o 5.

Litt. D.

OBSERVATION.

La section centrale demande un état de l'emploi de la somme allouée au budget de 1841, pour amélioration et construction de routes.

RÉPONSE,

La somme allouée au budget de 1841, pour travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et constructions de routes nouvelles, est de . . . fr. 1,000,000 00

Ce crédit a eu la destination suivante :

1 ^o Construction de routes et paiement de subsides accordés par le gouvernement, ci	837,633 55	
(Voir l'état détaillé, ci-joint, sub A.)		
2 ^o Travaux d'amélioration et dépenses extraordinaires en dehors des baux	162,366 45	
		<u>1,000,000 00</u>
	Fr.	<u> " </u>

Il résulte de ce qui précède, que, sur le crédit d'un million, fr. 837,000 ont pu seulement être affectés, en 1841, à des travaux de construction de routes; or, cette dernière somme, répartie également entre les neuf provinces, ne donnait, terme moyen, pour chacune d'elles, que fr. 93,000.

Cette situation sera encore à peu près la même pour 1843 et années suivantes, à moins que la législature ne se décide à ouvrir au gouvernement un crédit spécial qui lui permette d'exécuter, pour compte de l'État, les communications d'intérêt général et absolument indispensables que réclame encore le pays, et de venir au secours de provinces qui se proposent d'entreprendre des routes à leurs frais.

ANNEXE A DU N^o 5.

Etat détaillé des sommes employées sur l'exercice 1841 à des travaux de construction de routes et au paiement de subsides.

PROVINCES.	INDICATION DES ROUTES.	ALLOCATIONS		Observations.
		PARTIELLES.	TOTALES.	
Anvers	Hoogstraeten à Oostmalle . . .	40,000 00	111,500 00	A compte d'un subside.
	Heyst-op-den-Berg à Zammel . . .	40,000 00		Id.
	Contich à l'Escaut	13,500 00		Solde d'un subside.
	Anvers à Oorderen	18,000 00		Id.
Brabant	Wavre à Mannut	50,000 00	50,000 00	A compte d'un subside de 200,000.
Fl. occidentale	Dottignises à Roubaix	40,000 00	85,000 00	Moitié du subside accordé.
	Commines à Warneton	45,000 00		Id.
Fland. orientale	Calloo au Doel	35,000 00	35,000 00	Solde du subside accordé.
Hainaut	Châtelet à la limite vers Fosses	45,000 00	131,118 55	Subside total.
	Mons vers Bavay	40,000 00		Moitié du subside accordé.
	Charleroy à Florennes	25,000 00		Id.
	Embranch. de Marcinelle, etc.	16,000 00		Subside total accordé.
	Beaumont à Solre-le-Chateau . . .	5,118 55		Id.
Liège	Pont-Suspendu à Aywaille . . .	71,315 00	121,315 00	Travaux de l'État.
	Redressement de la Clef	20,000 00		Moitié du subside accordé.
	Stavelot à Trois-Ponts	30,000 00		Travaux de l'État.
Limbourg	Haeselt vers la Meuse	65,000 00	65,000 00	Id.
Luxembourg	Aubange à St-Mard	91,700 00	121,700 00	Id.
	St-Hubert à Grupont	30,000 00		Id.
Namur	Fosses à Châtelet	42,000 00	117,000 00	Subside total accordé.
	Namur à Salzinne	25,000 00		Id.
	Philippeville vers Givet	50,000 00		Travaux de l'État.
Total fr.			837,633 55	

N^o 6.

ART. 2.

OBSERVATIONS.

La section centrale désire avoir un état de l'emploi qui a été fait du crédit alloué pour plantations au budget de 1841.

Elle demande à connaître :

1^o Le résultat de l'enquête et de l'inspection prescrite en 1841, de toutes les plantations sur les routes de l'Etat;

2^o Le produit annuel des coupes d'arbres sur ces routes.

RÉPONSES.

L'état détaillé de l'emploi du crédit de fr. 50,000, alloué en 1841 pour le service des plantations sur les routes de 1^{re} et 2^e classe, se trouve ci-annexé sub *litt.* B.

Quant au résultat de l'inspection général de toutes les plantations du royaume, faite en 1841 par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées auquel cette mission avait été confiée, il se trouve consigné dans un rapport que vient d'adresser ce fonctionnaire au département des travaux publics.

Voici le résumé succinct des principaux faits établis dans ce document.

Sur les 980 lieues de routes de l'Etat et provinciales que possède la Belgique :

400 lieues sont plantées,

320 » sont à planter,

260 » ne sont pas susceptibles de l'être.

Sur les 400 lieues de routes plantées, il existe 461,513 arbres, répartis comme suit :

Savoir :

Dans la province d'Anvers	57,236
Id. de Brabant	66,152
Id. de la Flandre occidentale	63,777
Id. de la Flandre orientale	100,503
Id. de Hainaut	47,553
Id. de Liège	7,503
Id. de Limbourg	20,613
Id. de Luxembourg	73,233
Id. de Namur	24,943
Total	<u>461,513</u>

Les essences sont les suivantes :

Le Larix,

Maronnier,

Bois-blanc,

Orme,

Peuplier du Canada,

Bouleau,

Hêtre,

Chêne,

Châtaignier,

Tilleul,

Saule,

Platane,

Tremble,
 Noyer,
 Sorbier,
 Frêne,
 Erable.

Les routes restant à planter comprennent un développement de 320 lieues : en supposant que les arbres soient espacés de 10 mètres, il en faudrait 1,000 par lieue et en tout 320,000.

Les 200 lieues de route, non susceptibles d'être plantées, se composent :

- 1° Des traverses des villes, villages et forêts ;
- 2° Des communications qui n'ont pas assez de largeur pour que des arbres puissent y être placés sans gêner la circulation.

En choisissant, autant que le sol le permettra, les essences les plus productives, le revenu annuel, par arbre, pourra être d'environ fr. 0-60, ce qui donnerait, pour toute la plantation à établir, un produit de fr. 192,000.

En ajoutant ce produit à celui des plantations existantes, l'on obtiendrait un revenu d'environ fr. 400,000, si les plantations des routes étaient complétées et faites avec des essences convenablement choisies et bien aménagées.

Toutefois ce résultat ne saurait être obtenu qu'après un certain laps de temps, que l'on peut évaluer à 40 ans. D'ici à cette époque le produit s'accroîtrait successivement d'année en année, et déjà il serait considérable : mais il serait à désirer que le produit des ventes d'arbres ne fût pas confondu avec les recettes générales de l'État, et qu'il pût former un fonds spécial qui serait considéré comme annexe au revenu des barrières.

Si le produit des plantations formait un fonds spécial, en peu d'années toutes les routes pourraient être pourvues de plantations et l'on se créerait ainsi des ressources abondantes pour l'avenir, attendu qu'il y a sur les routes près de 20,000 arbres à exploiter, dont la valeur peut être portée de cinq à six cent mille francs; néanmoins cette grande exploitation ne pourrait pas se faire en une fois, mais elle devrait être répartie sur plusieurs années, au fur et à mesure des besoins et des moyens de faire de nouvelles plantations; l'on pourrait avoir de la sorte, dès à présent, un revenu d'une cinquantaine de mille francs, revenu qui augmenterait chaque année de manière à atteindre, en moins d'un demi-siècle, le chiffre de fr. 400,000.

Les 320,000 arbres restant à planter, s'ils doivent provenir des pépinières particulières, ne coûteraient pas moins de fr. 640,000; en les estimant à raison de deux francs la pièce, tous frais compris; cette dépense se trouverait réduite de plus de moitié par l'établissement de pépinières au compte de l'État.

Indépendamment des plantations restant à faire, il faudra pourvoir au remplacement des arbres qui seront exploités chaque année.

La première difficulté qui se présente dans la plantation des routes, c'est celle de se procurer des arbres. Dans les pépinières particulières, l'on n'en trouve point qui aient assez de grosseur, ou bien ils ont une hauteur disproportionnée. Dans les plantations particulières les arbres faibles sont préférables parce qu'ils coûtent moins, que la réussite de la plantation est plus certaine et que tels arbres se conservent par la raison que souvent ils se trouvent placés dans des terrains clos et sous la surveillance incessante du propriétaire ou de ses agents.

Sur les routes, au contraire, des arbres faibles périssent infailliblement, parce qu'ils sont isolés et exposés à la malveillance, non seulement du public, mais aussi des riverains qui voient toujours à regret des plantations qui doivent leur porter préjudice.

Il faut nécessairement sur les routes des arbres qui aient de fortes dimensions et les pépinières particulières en sont dépourvues : Les entrepreneurs n'en trouvent à aucun prix, à tel point que, dans la province de Brabant, l'on a dû admettre des ormes de 13 centimètres qui proviennent de la province de Liège.

S'il se rencontre parfois des arbres de 15 à 18, ce sont des peupliers du Canada, élevés dans des terrains gras et humides, très-rapprochés les uns des autres et d'une hauteur de 5, 6 et 7 mètres.

Si l'on veut que les plantations sur les grandes routes réussissent, il faut absolument que le gouvernement établisse des pépinières pour son compte où l'on puisse cultiver les essences les plus convenables avec les soins nécessaires pour que les jeunes plants soient propres à leur destination.

Déjà des mesures ont été prises dans ce but en créant provisoirement, et à titre d'essai, une pépinière dans les environs de Bruxelles.

Un terrain d'une étendue de plus de 7 hectares a été loué dans la commune de Laeken, au prix annuel de fr. 1,200, pour un terme de 18 ans; avec la faculté de résiliation de la part de l'État à l'expiration de chaque période triennale.

Cette pépinière, établie sur un sol convenable et dont l'exposition convient parfaitement à la culture des arbres, sera peuplée, au printemps prochain, de 129,000 sujets, savoir :

15,000 ormes gras,
30,000 chênes,
10,000 peupliers blancs,
10,000 peupliers Picard,
20,000 peupliers du Canada,
2,000 peupliers d'Italie,
2,000 tilleuls,
20,000 larix,
20,000 hêtres.

La nouvelle pépinière, dont les frais de premier établissement ne s'élèveront pas à plus de fr. 15,000 et dont l'entretien annuel ne dépassera pas fr. 4,000, fournira, chaque année, à dater de 1844, au moins 20,000 arbres propres à être plantés sur les grandes routes.

Par la suite, au moyen de boutures, de marcottes et de semis, la pépinière se suffira à elle-même sans qu'il soit besoin de faire aucune dépense pour remplacer les arbres qui en sortiront.

La pépinière dont il s'agit, se trouvant sur la route de Bruxelles à Meysse, les arbres pourront facilement être amenés au chemin de fer pour être dirigés dans les diverses provinces où ils seront nécessaires.

Il faut non seulement qu'à l'avenir les essences soient adaptées aux divers sols, mais il importe aussi de faire choix des arbres qui sont les plus productifs ou d'une plus grande utilité par leur qualité de solidité et de durée.

Quant au produit, le larix, le peuplier, l'orme et le bois-blanc doivent être mis en première ligne.

Sous le rapport de l'utilité, le chêne doit obtenir la préférence surtout depuis la construction du chemin de fer et eu égard à la nécessité de pourvoir dans l'avenir au remplacement des billes.

Telles sont les essences que l'on doit principalement cultiver, et elles suffisent pour tous les sols que l'on rencontre.

Toutefois l'on pourrait planter des hêtres, et, aux abords des villes, des tilleuls et des peupliers d'Italie.

Dans la province de Luxembourg, qui fait exception, l'on pourrait faire usage du sorbier; mais, au lieu de les prendre dans les forêts, il faudrait en élever quelques milliers dans une pépinière.

Le rapport de l'ingénieur en chef sera communiqué au conseil des ponts et chaussées, qui aura à émettre son avis motivé sur les propositions qu'il renferme.

Le gouvernement prendra ensuite des mesures pour imprimer au service des plan-

tations toute l'impulsion nécessaire et lui faire acquérir tout le développement et la consistance dont il est susceptible.

L'annexe C, présente le produit annuel des coupes d'arbres sur les routes de l'État, depuis 1831 jusques et y compris 1841.

Il résulte de cette pièce que le produit total des ventes s'est élevé à fr. 230,154-71 ; mais il est à observer qu'il n'y a eu encore de fortes ventes que dans les provinces de Brabant et de la Flandre orientale ; qu'il reste un grand nombre d'arbres à abattre, notamment dans la Flandre occidentale, et qu'enfin presque aucune exploitation n'a encore eu lieu dans les provinces de Hainaut, Liège, Limbourg, Luxembourg et Namur.

Ce n'est qu'à partir de 1839, qu'il a été accordé au budget une allocation spéciale de fr. 50,000 pour travaux de plantations : avant cette époque les dépenses pour cet objet étaient prélevées sur le fonds ordinaire des routes ; en sorte que, lorsque le département des travaux publics faisait effectuer une nouvelle plantation, c'était chaque fois au détriment du crédit affecté aux routes, tandis que les produits des ventes d'arbres, quelquefois fort considérables, étaient versés dans les caisses de l'État et rentraient ainsi dans le fonds commun.

D'après ce qui a été exposé ci-dessus, il reste à faire des ventes d'arbres pour environ fr. 5 à 600,000, qui pourront avoir lieu successivement et au fur et à mesure que les moyens financiers permettraient de remplacer les arbres abattus.

L'allocation de fr. 50,000, portée au budget depuis trois années consécutives et que l'on demande, de nouveau, pour 1842, n'est nullement trop élevé, eu égard surtout aux frais que nécessitera l'établissement de la pépinière de l'État.



ANNEXE B DU N° 6.

Emploi des fonds affectés aux plantations. — Exercice 1841.

Travaux de plantation exécutés sur la route d'Ostende à Arlon. . . fr.	2,871 00
» » d'Ostende à Arlon.	276 95
» » de Liège à Tongres	364 56
» » de Bruxelles vers Trèves.	1,099 82
» » de Beaumont à Dinant	1,305 63
» » de Bastogne à Aywaille	
» dans la province de Liège	552 50
» » de Luxembourg	2,280 05
» la route de Liège vers St-Trond.	9,133 95
» dans la Flandre orientale.	2,512 50
» » occidentale	92 00
» sur la route de Namur à Sombreffe.	3,050 20
» » à Marche.	1,110 77
» » vers Louvain	3,604 37
» » vers Sombreffe.	240 80
» » à Louvain	280 00
» du Docq vers Fleurus	138 60
» de Bruxelles à Alost	3,497 60
» de Tirlemont à St-Michel	2,502 40
» de Hal vers Enghien	1,452 80
» de Bruxelles vers Mons	2,128 00
» de Lessines à Renaix	1,500 00
» d'Ophasselt à Nederbrackel	3,656 25
Travaux d'élagage effectués sur la route de Philippeville à Rocroy	184 98
Salaire d'un surveillant.	500 00
Prix de location d'un terrain pour l'établissement d'une pépinière.	1,200 00
Somme mise à la disposition de l'ingénieur en chef Urban, pour travaux de plantations à effectuer à la pépinière de l'État	4,000 00
Pour travaux imprévus	464 27
Total.	<u>50,000 00</u>

ANNEXE C DU N° 6.

État général du produit par exercice, des ventes d'arbres sur les routes de 1^{re} et 2^e classe, faites depuis et compris 1831 jusques y compris 1841.

PROVINCES.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	TOTAL PAR PROVINCE.
Anvers	"	"	"	15,772 10	40 00	47 10	130 25	206 56	"	315 00	12 10	16,523 11
Brabant	"	31,269 64	"	300 60	1,759 00	2,184 50	91,647 99	300 10	7,078 20	884 35	249 00	135,673 38
Flandre orientale. . . .	182 68	88 89	26,341 00	4,163 00	386 00	284 00	7,744 40	8,429 00	375 00	3,190 00	7,213 00	58,396 97
Flandre occidentale . .	"	"	"	7,542 00	"	"	2,769 85	222 00	7,157 40	"	"	17,691 25
Hainaut	"	"	"	525 00	"	37 00	60 25	144 00	71 25	112 50	200 00	1,250 00
Liège.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Limbourg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Luxembourg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Namur	"	"	"	"	"	"	600 00	"	"	"	20 00	620 00
Totaux	182 68	31,358 53	26,341 00	28,302 70	2,185 00	2,552 60	102,952 74	9,301 66	14,681 85	4,301 85	7,784 00	230,154 71

(16)

N^o 7.

CHAPITRE II, SECTION II.

ART. 3, Litt. A.

QUESTION.

Le crédit pétitionné pour le canal de Gand au Sas-de-Gand, présente une majoration de fr. 10,500, la section centrale demande des explications sur la cause de cette majoration.

RÉPONSE.

Des explications ont été fournies par le département des travaux publics au sujet de la majoration du crédit demandé pour le canal de Gand au Sas-de-Gand. (*Voir* pag. 10 des développements nouveaux à l'appui du budget de l'exercice 1842.)

Litt. B.

QUESTION.

La dépense pour le personnel du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, qui était fixé à fr. 11,616, est porté à 15,183. Quel est le motif de cette augmentation ? Si le personnel a été renforcé ou le traitement des employés majoré, quelle en est la raison ?

RÉPONSE.

L'augmentation du crédit pétitionné pour le personnel du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, résulte 1^o de ce que le traitement d'un pontonnier, qui était de fr. 300, a été porté à fr. 450, 2^o de ce que trois surveillants nouveaux ont été attachés au service de cette voie navigable. De ces surveillants deux jouissent d'un traitement annuel de fr. 1,440 ; le troisième, d'un traitement de fr. 1095.

La reprise de la navigation dans toute l'étendue du canal et les travaux importants entrepris à Boccholt et à Lanklaer, ont nécessité une augmentation de personnel. (*Voir* pag. 10 des développements à l'appui du budget de 1841, et pag. 12 des développements du budget de 1842.)

Litt. D.

QUESTION.

Le crédit pour le personnel de la Sambre est de fr. 38,180, tandis qu'il n'était que de 31,826, au budget de 1841. Quelle est la raison de la majoration, dont il s'agit, sous le rapport de l'augmentation du personnel ou du traitement des employés ?

RÉPONSE.

La majoration provient, 1^o de ce que, dans la province du Hainaut, un passeur d'eau au traitement de fr. 300 a été attaché au service de la Sambre ; 2^o de ce que, dans les provinces du Hainaut et de Namur, des conducteurs des ponts et chaussées ont été attachés spécialement à la Sambre, avec le titre de conducteur-conservateur, et jouissance d'un traitement annuel de fr. 2,400.

Il est à remarquer que, dans le chiffre demandé de fr. 38,180, figure une somme de fr. 1,794 pour le remplacement d'un employé décédé et des augmentations éventuelles. (*Voir* pag. 14 et 15 des développements à l'appui du budget de 1841, et pages 15 et 16 à l'appui des développements du budget de 1842.)

N^o 8.

ART. 5.

QUESTION.

Le chiffre de la dépense pour le personnel de l'Escaut est majoré de fr. 4,000 environ depuis 1841, la section centrale demande si cette majoration provient d'une augmentation dans le personnel ou le traitement des employés, et quelle en est la raison ?

RÉPONSE.

La majoration dont il s'agit, provient de ce que les traitements du conducteur-conservateur et des sous-conservateurs dans la province du Hainaut, ont été portés respectivement de fr. 1,500 à fr. 2,400 et de fr. 1000 à 1,200; de ce que, dans la province de Hainaut, un nouveau surveillant, au traitement de fr. 1,095, a été attaché au service de l'Escaut; de ce qu'une somme de fr. 600, au lieu de celle de fr. 500, est demandée pour les aides-éclusiers à Tournay; de ce que, dans la Flandre orientale, l'éclusier du pont Madou a été nommé sous-conservateur avec une augmentation de fr. 600 sur son traitement, qui a ainsi été porté à fr. 1,200; et, enfin, de ce qu'un nouveau surveillant, à fr. 1,460, a été nommé.

Ces augmentations dans le personnel et les traitements sont la conséquence de l'importance de la navigation et des travaux qui s'exécutent sur l'Escaut. (V. pag. 18 des développements à l'appui du budget 1841 et pag. 21 et 22 des développements du budget de 1842).

N^o 9.

ART. 6.

QUESTION.

Cet article présente une majoration d'environ fr. 300 sur le personnel. La section centrale demande des explications sur ce point.

RÉPONSE.

La majoration, qui n'est que de fr. 270, provient de ce que le traitement du garde-rive de la Lys, dans la Flandre occidentale, a été porté à fr. 540. (Voir pag. 22 des développements du budget de 1841 et pag. 25 des développements du budget de 1842).

N^o 10.

Art. 7.

QUESTION.

La section centrale demande s'il a été adopté un système pour améliorer la navigation de la Meuse, dans quelle période de temps ce système pourra être exécuté, et quelle en sera la dépense totale. A-t-il été fait des essais pour le perfectionnement de la navigabilité de ce fleuve, et quels en sont les résultats ? Quels sont les travaux d'amélioration auxquels le crédit de fr. 200,000 est destiné.

RÉPONSE.

Des travaux d'essai pour améliorer la navigation de la Meuse sont entrepris sur plusieurs points du cours de ce fleuve, dans les provinces de Liège et de Namur.

Les ouvrages entrepris sont en cours d'exécution et ne seront achevés que dans le courant de la campagne prochaine ; il est dès lors impossible d'indiquer aujourd'hui d'une manière précise quelle influence ces travaux exerceront sur la marche de la navigation.

On a indiqué dans les développements à l'appui du budget du département des travaux publics quels sont les projets arrêtés par le gouvernement. (Pag. 26).

Le crédit de fr. 200,000, pétitionné au budget de 1842, est destiné à pourvoir à l'achèvement des travaux entrepris et à l'exécution d'ouvrages analogues.

Un quatrième rapport de l'ingénieur des ponts et chaussées, chargé du service spécial de la Meuse et des études du régime de ce fleuve, est, dans ce moment, soumis à l'impression. Ce rapport sera distribué prochainement aux membres des chambres.

Note supplémentaire à l'art. 7, concernant les fr. 200,000 demandés pour la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.

Les travaux adjugés et entrepris en 1841 ne pourront être terminés que pendant la campagne de 1842. Il est donc impossible de constater aujourd'hui l'influence de ces travaux sur la marche de la navigation de la Meuse.

Les ouvrages en cours d'exécution et à exécuter consistent en redressements de rives et en constructions de chenaux ou de passes artificielles.

Les travaux entrepris sont des travaux d'essai, en ce sens qu'ils ont pour but de faire connaître le résultat que la navigation peut attendre de l'établissement de chenaux. Ce sont des travaux définitifs, en ce sens que, si l'on devait en venir à l'établissement de barrages en lit de rivière et avec écluses à sas, ils auraient toujours leur utilité. Il est à remarquer, en effet, que les chemins de halage de la Meuse demandent presque partout à être exhausés ou redressés et que les ouvrages que l'on exécute consistent principalement en exhaussements et en redressements des rives.

Le crédit de fr. 200,000, demandé au budget de 1842, est destiné à continuer les ouvrages entrepris en 1841 et à pourvoir à l'exécution de travaux analogues.

La section centrale trouvera ci-joint une épreuve du rapport de M. l'ingénieur des ponts et chaussées, chargé du service spécial de la Meuse, dont la publication va avoir lieu.

Ainsi que l'indiquent les développements à l'appui du budget du département des travaux publics pour l'exercice 1842, les crédits alloués aux budgets des exercices 1840 et 1841, tant pour les travaux d'entretien ordinaire que pour les travaux d'amé-

lioration de la Meuse, dans les provinces de Namur et de Liège, s'élèvent ensemble à la somme de fr. 310,360. (V. pag. 26).

La somme engagée sur le montant de ces crédits, était de . . . fr. 157,069 48 à l'époque de la publication des développements dont il s'agit. Depuis lors et sous la date du 31 décembre 1841, le département des travaux publics a donné son approbation à des soumissions qui ont été souscrites :

1° Pour l'établissement d'une passe artificielle, à l'endroit dit <i>Les Grands Malades</i> , à l'aval de Namur, travail estimé à	114,614 78
2° Pour les travaux d'amélioration à exécuter aux îles de Beez, à l'aval de Namur, estimés à	9,264 53
3° Pour les travaux d'amélioration à exécuter à Ausseremme, travaux estimés à	23,659 20
Ensemble. fr.	<u>304,607 99</u>

Somme à peu près égale au montant des crédits accordés.

N^o 11.

ART. 8.

QUESTION.

La section centrale demande pourquoi le crédit pétitionné pour travaux de réparation aux rives de la Meuse dans le Limbourg, est diminué de fr. 20,000 comparativement au budget de 1841. Elle désire avoir communication du rapport de l'ingénieur en chef sur l'état de ses rives et les travaux à y opérer. Elle décide que la demande de la députation de cette province, dont elle est saisie, sera transmise à M. le ministre des travaux publics, pour avoir son avis et ses considérations.

Elle désire savoir si les riverains et les communes ne doivent pas intervenir dans la dépense dont il s'agit, et si, en effet ils n'y contribuaient pas autrefois.

RÉPONSE.

C'est exceptionnellement et pour pourvoir au paiement des travaux en partie déjà exécutés que l'on a demandé une somme de fr. 60,000 pour les rives de la Meuse au budget de 1841.

Une somme de fr. 40,000 égale au crédit alloué aux budgets de 1840 et des exercices antérieurs, a été seule demandée au projet du budget de 1842, parce qu'on a l'espoir de pourvoir, au moyen de cette somme, aux réparations les plus urgentes, et qu'il a paru convenable d'ajourner la demande du crédit nécessaire à la restauration complète des rives de ce fleuve, en attendant la présentation du travail général qui sera soumis à la législature pendant la session actuelle concernant le parachèvement et le perfectionnement des voies navigables du pays.

Conformément au désir exprimé par elle, la section centrale recevra ci-joint communication du rapport dressé sous la date du 20 juillet 1840, par M. l'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Limbourg, et des pièces y annexées. La section centrale est priée de renvoyer ces pièces, au nombre de trente, au ministère des travaux publics, après en avoir fait usage.

Le département des travaux publics a pris connaissance de la requête de la dépu-

tation permanente du conseil provincial du Limbourg, qui lui a été communiquée par la section centrale (cette demande est ci-annexée). Il sera tenu note des considérations développées dans cette requête pour y avoir égard le cas échéant.

En principe, les réparations des rives, en tant qu'elles ont pour objet la conservation des propriétés riveraines, incombent aux riverains.

Des dispositions réglementaires prises dès 1818 dans le Limbourg, renouvelées en 1825 et approuvées par arrêté royal du 13 novembre de la même année, mettaient les ouvrages défensifs à exécuter à la Meuse à charge des communes riveraines.

Ces mesures sont demeurées sans effet, nonobstant les tentatives faites par le gouvernement précédent et par le gouvernement actuel.

(*Voir, pour les arrêtés, le rapport publié par les soins du département des travaux publics sur les études de la Meuse.*)

N^o 12.

ART. 9.

QUESTION.

La section centrale ayant remarqué que le crédit pour les travaux de la Dendre est diminué d'une somme de fr. 500 qui est transféré à celui du personnel, majoré d'autant, demande des explications sur ce point.

RÉPONSE.

Cette majoration résulte de ce que le traitement du conducteur-conservateur dans la province de Hainaut a été porté de fr. 1,500 à 2,000. (*Voir pag. 28 des développements du budget de 1841 et pag. 30 des développements du budget de 1842.*)

N^o 13.

QUESTION SUPPLÉMENTAIRE.

La section centrale a exprimé le désir de connaître les motifs des augmentations accordées à quelques employés attachés aux divers services de navigation.

RÉPONSE.

Ces motifs sont les suivants :

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Le préposé à la manœuvre du pont de Tongerlo, ayant été démissionné pour cause d'insubordination, a été remplacé par un garde-digue de ce canal, auquel on a conservé son traitement de fr. 450, jusqu'à ce qu'une maison pontonnière à construire

soit mise à sa disposition. La majoration de fr. 150 sur le traitement du préposé à la manœuvre du pont de Tongerloo n'est donc que provisoire. Aussitôt que la maison sera construite, ce qui ne pourra vraisemblablement avoir lieu avant l'année prochaine, cette majoration sera supprimée.

Les motifs pour lesquels trois surveillants nouveaux ont été attachés au service de cette voie navigable, se trouvent indiqués dans les notes écrites fournies à la section centrale, en réponse aux questions posées par elle. Cette augmentation de personnel est nécessitée par les travaux entrepris sur ce canal.

Sambre canalisée.

L'on a déjà indiqué dans les notes écrites fournies à la section centrale, que les augmentations résultent principalement de ce que les traitements de deux conducteurs des ponts et chaussées, qui étaient temporairement attachés au service de la Sambre dans les provinces du Hainaut et de Namur, ont été cette année reportés sur le crédit demandé pour cette voie navigable, la mission de ces conducteurs étant devenue définitive.

Escaut.

Le conducteur conservateur de l'Escaut dans la province du Hainaut, qui jouissait d'un traitement annuel de fr. 1,500, ayant été admis à faire valoir ses droits à la retraite, il a été jugé convenable, vu l'importance des travaux en cours d'exécution sur l'Escaut, de le remplacer par un conducteur de 1^{re} classe qui, en cette qualité, jouit d'un traitement de fr. 2,400; de là la majoration de fr. 1,500 à 2,400.

Par les mêmes motifs le traitement du sous-conservateur de la même province a été augmenté de fr. 200.

L'exécution des travaux importants entrepris sur l'Escaut dans les provinces du Hainaut et de la Flandre orientale a nécessité, ainsi que l'indiquent les notes écrites fournies déjà à la section centrale, la nomination de deux surveillants nouveaux, dont un dans le Hainaut, au traitement de fr. 1,095, et un dans la Flandre orientale, au traitement de fr. 1,460.

Un sous-conservateur a, en outre, été attaché au service de l'Escaut dans la Flandre orientale; l'ancien éclusier au pont Madou a été chargé de ces fonctions, et son traitement a été porté à fr. 1,200, ainsi que l'indiquent les notes écrites déjà citées.

Dendre.

Le conducteur-conservateur de la Dendre dans la province du Hainaut, ayant droit à de l'avancement, a, sur la proposition du conseil des ponts et chaussées, été promu de la 3^e à la 2^e classe de son grade, d'où résulte l'augmentation de fr. 500 dans le crédit demandé.

N^o 14.

ART. 11.

QUESTION.

La section centrale demande si les travaux d'amélioration aux voies navigables de second ordre sont exécutés ensuite d'un système général adopté par le gouvernement, et quelle sera la dépense qu'entraînera pour l'Etat l'application de ce système.

Elle désire connaître les travaux auxquels est destiné le crédit dont il s'agit.

RÉPONSE.

Le principe des améliorations à apporter aux voies navigables de second ordre ayant été admis dans la loi du budget de 1841, il a paru convenable de le maintenir dans le budget de 1842.

Les travaux d'amélioration entrepris aux voies navigables de second ordre ne s'exécutent pas jusqu'ici ensuite d'un système général.

Un système général ne pourra être adopté qu'après que le gouvernement aura pu se fixer sur les travaux à faire, en vue d'améliorer les grandes communications par eau. M. l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain s'occupe d'un rapport sur cette question importante.

Les voies navigables de second ordre qui ont, quant à présent, fixé l'attention du gouvernement, sont la Dendre, le Ruppel, les Nèthtes et leurs affluents.

L'allocation votée au budget de 1841 n'est engagée qu'à concurrence de fr. 46,954-07. (*Voir* les nouveaux développements à l'appui du budget de 1842, pag. 31).

L'allocation demandée au budget de 1842 doit également être considérée, jusqu'à un certain point, comme dépense éventuelle.

QUESTION.

La section centrale étant informée que les travaux commencés pour la construction du canal de Meuse et Moselle gênent plus ou moins la navigation, désire savoir en est la contestation existante entre les concessionnaires et le gouvernement.

RÉPONSE.

Le gouvernement s'occupe de poursuivre en justice la déchéance de la société concessionnaire. Cette déchéance donnera les moyens, soit de pourvoir à l'achèvement des travaux commencés, soit de les faire enlever.

N^o 15.**ART. 12.****QUESTION.**

La section centrale demande si les travaux pour obvier aux inondations de la Senne seront entièrement terminés au moyen du crédit pétitionné et de celui annoncé pour l'exercice 1843. Elle désire savoir si les maîtres d'usines, les particuliers et les communes intéressés sont intervenus dans la dépense dont il s'agit et dans quelle proportion. Elle demande si les radiers des usines ne sont pas plus élevés que leur octroi ne le permet.

RÉPONSE.

Au moyen de la somme demandée au projet de budget de 1842 et de celle que l'on annonce avoir l'intention de demander au budget de 1843, on compte achever la totalité des ouvrages entrepris à Vilvorde.

Par l'achèvement de ces travaux, par l'élargissement du débouché du pont de Hombeck, par l'agrandissement du pontceau sous la chaussée d'Anvers à Sempt, par l'exécution enfin des ouvrages entrepris sous les sections du chemin de fer de Bruxelles à Malines et de Malines à Louvain, on se trouvera avoir satisfait à une

des premières conditions reconnues nécessaires, l'élargissement du débouché de la rivière vers son embouchure.

De ces divers travaux ceux exécutés au pont de Hombeek auraient seuls pu être mis à la charge de la commune. Les ressources de la commune de Hombeek s'étant trouvées insuffisantes, le gouvernement s'est vu forcé d'entreprendre le travail effectué au pont établi sur la Senne, mais en prenant réserve contre la commune.

Les travaux qui restent à entreprendre ne pourront être entrepris, que lorsque la ville de Bruxelles et les usiniers se seront exécutés. Les travaux qui restent à effectuer par l'État consistent en modifications à des ouvrages dépendants des routes, l'imputation de la dépense à faire tombera donc naturellement à charge du crédit affecté au service des routes.

Les efforts du gouvernement vont tendre à amener la ville de Bruxelles, et les usiniers à exécuter les travaux qui sont à leur charge.

La publication faite par les soins du département des travaux publics du travail de la commission spéciale, instituée le 7 mars 1839, pour rechercher les causes des inondations de la vallée de la Senne et les moyens d'y remédier, indique quelles sont usines établies sur cette rivière, qui forment obstacle au libre écoulement des eaux, et de quelle manière elles y forment obstacle.

N^o 16.

ART. 15.

QUESTION.

La section centrale demande s'il est perçu au profit du trésor quelque droit d'écluse sur le bassin de commerce d'Ostende. Si ce droit appartient exclusivement à la ville, ne doit-elle pas par contre supporter la dépense de réparation du bassin ?

RÉPONSE.

Un arrêté royal du 20 novembre 1828 a décidé que le produit des droits de passe aux écluses du bassin de commerce, à Ostende, serait versé par moitié dans les caisses de l'État et dans celle de la ville, et que les frais d'entretien et des traitements du personnel seraient également supportés, moitié par le budget de l'État et moitié par le budget de la ville.

N^o 17.

SECTION IV.—BATIMENTS CIVILS

ART. 17.

OBSERVATIONS.

La section centrale demande pour quel département et avec quels fonds il était pourvu antérieurement à l'entretien de l'hôtel de la Monnaie et du local occupé par la haute cour militaire. En allouant la majoration réclamée pour cet entretien, n'y aurait-il pas lieu de réduire, dans la même proportion, le crédit sur lequel cette dépense était imputée auparavant ?

RÉPONSES.*Hôtel de la Monnaie.*

L'hôtel de la Monnaie était entretenu, jusqu'en 1841, par les soins et sur les fonds du département des finances ; mais, comme cet hôtel est une propriété de l'État et que, comme tel, il doit figurer au nombre des bâtiments civils, M. le Ministre des finances a demandé que l'entretien en eût lieu désormais par le département des travaux publics, sur les fonds alloués au budget de ce département pour les bâtiments civils.

Les travaux à effectuer consisteraient principalement en la réparation des toitures et gouttières, et en celle de plusieurs châssis de vitres : ces réparations, qui sont fort urgentes, exigent une dépense d'environ fr. 2,000.

D'après les renseignements donnés par le département des finances, l'on exécutait chaque année, à l'hôtel des monnaies, de simples réparations jusqu'à concurrence d'une somme d'environ fr. 300 : cette dépense était payée sur le chap. 1^{er}, art. 5 du budget des finances, portant pour libellé : Dépenses variables, poinçons de la garantie, etc.

Bâtiment occupé par la haute cour militaire.

La haute cour militaire, qui siégeait à l'ancien palais du prince d'Orange, ayant dû quitter cet édifice par suite de la levée du séquestre sur les biens de la famille d'Orange, les bâtiments occupés ci-devant par la fonderie et l'imprimerie normales, rue Notre-Dame-aux-Neiges, furent appropriés à la tenue des séances de la haute cour militaire, et l'on y plaça également les ateliers et les bureaux du *Moniteur*.

Les frais de cette double appropriation ont été supportés par le département de la justice.

Comme les bâtiments dont il s'agit sont assez vastes, le département des finances y a établi les bureaux de la direction de l'enregistrement et des domaines, qui occupaient autrefois une partie de l'ancien palais du prince d'Orange.

Les travaux neufs, entrepris à cette fin, ont été payés par le département des finances.

L'hôtel de l'ancienne imprimerie normale étant redevenu aujourd'hui une propriété de l'État, le département des finances a demandé que celui des travaux publics se chargeât dorénavant de son entretien sur les fonds qui lui sont alloués pour les bâtiments civils.

Différentes parties de ce local se trouvent fortement dégradées par suite de l'état d'abandon dans lequel il est resté pendant un grand nombre d'années ; elles exigent par conséquent des réparations urgentes qui sont évaluées approximativement à fr. 2,000.

N^o 18.**ART. 18.****QUESTION.**

La section centrale demande l'indication des travaux à effectuer aux gouvernements provinciaux de Mons et de Hasselt.

Une partie de la dépense réclamée n'incombe-t-elle pas à la province, au moins en ce qui concerne le local occupé par la députation permanente ?

RÉPONSE.

Hôtel du gouvernement provincial à Mons.

Les travaux qu'il s'agit d'exécuter à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, et pour lesquels on a demandé une somme de fr. 20,000, ont pour but d'approprier convenablement plusieurs parties de l'hôtel au logement du gouverneur. Déjà, pendant les années 1840 et 1841, l'on a affecté aux mêmes fins des sommes s'élevant respectivement à fr. 9,000 et fr. 2,000 qui ont été, en majeure partie, employées à la réparation des toitures et gouttières qui se trouvaient considérablement délabrées.

Il s'agit aujourd'hui de rendre habitables les cuisines et les écuries, qui n'étaient point occupées jusqu'ici et d'effectuer de grosses réparations à différentes parties de l'hôtel que le gouverneur actuel signale comme étant dans un état de délabrement complet et dont il réclame la prompte exécution avec les plus vives instances,

Hôtel du gouvernement provincial à Hasselt.

Depuis quelques années, le gouvernement a acquis une propriété particulière à Hasselt pour y loger le gouverneur et les bureaux de l'administration provinciale.

Afin d'approprier convenablement les bâtiments à leur destination, il a fallu leur donner plus d'extension et y effectuer divers changements indispensables; à cet effet, il a déjà été employé, sur le crédit spécial de fr. 37,500, alloué en 1840 pour les bâtiments civils, une somme de fr. 28,500; mais au moyen de cette somme il n'a pas été possible de parachever tout ce qui avait été entrepris, et il reste à effectuer des travaux de menuiserie, plafonnage, plâtrage, pavage, etc., pour environ fr. 5,000.

L'exécution de ces travaux ne saurait être différée, attendu qu'ils constituent le complément de ce qui est commencé: ils font d'ailleurs l'objet des plus pressantes sollicitations du gouverneur, qui est forcé en ce moment de placer ses chevaux et ses voitures dans une maison particulière.

N^o 19.

SECTION V. — PONTS ET CHAUSSEES, PERSONNEL.

ART. 19.

QUESTION.

La section centrale demande si les ingénieurs, conducteurs et employés du corps des ponts et chaussées reçoivent, en outre, sur d'autres fonds spéciaux, des émoluments, indépendamment de leurs appointements et des frais fixes, tels qu'ils sont indiqués au tableau litt. G, annexé au rapport du budget des travaux publics de l'exercice 1841.

RÉPONSE.

D'abord, l'on fera remarquer que le tableau litt. G, rappelé par la section centrale, ne comprend que les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées *en service ordinaire*, dans les provinces et ceux attachés à des *services spéciaux* autres que le chemin de fer.

Avant de répondre aux questions posées par la section centrale, il est utile de citer l'art. 4 de l'arrêté royal du 24 juillet 1837, ainsi conçu :

« Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées attachés aux travaux du chemin de fer, et dont *les traitements et suppléments de traitements* sont imputés sur les fonds du chemin de fer, continueront à être payés sur ces fonds.

» A l'avenir, lorsqu'un ingénieur ou sous-ingénieur des ponts et chaussées sera attaché aux travaux du chemin de fer, le supplément de traitement qui pourra lui être alloué sera seul imputable sur les fonds du chemin de fer, le traitement affecté à son grade continuera à lui être payé sur le chap. IV du budget des travaux publics. »

Par suite de l'application de cette mesure, les ingénieurs et conducteurs attachés postérieurement à l'arrêté précité, aux lignes des chemins de fer en exploitation et en construction, touchent leur *traitement* sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.

Quant aux émoluments, les membres du corps attachés au service de l'exploitation du chemin de fer, sont payés sur les fonds portés au budget pour ce service ; les membres du corps attachés à la construction, les reçoivent sur les fonds de l'emprunt.

Les ingénieurs et conducteurs attachés, antérieurement au 24 juillet 1837, au service de l'exploitation et de la construction des chemins de fer, continuent à toucher leur *traitement et leurs émoluments*, savoir : ceux de l'exploitation sur l'allocation portée au budget pour ce service ;

Ceux de la construction sur les fonds de l'emprunt.

Il n'est pas inutile d'indiquer ici ce que l'on entend par émoluments ; ceux-ci se composent : 1° de frais de bureau et de séjour, calculés à fr. 600 par an, pour les ingénieurs de 3^e classe et les sous-ingénieurs, et à fr. 900 par an, pour les ingénieurs de 1^{re} et de 2^e classe ; 2° de suppléments de traitement pouvant aller jusqu'à la moitié du traitement attaché à chaque grade. Ce supplément de traitement a été alloué par arrêté ministériel du 21 décembre 1838, ci-joint en copie ; cette indemnité remplace celle de frais de route, dont les ingénieurs et conducteurs du chemin de fer jouissaient auparavant.

ANNEXE AU N° 19.

Le ministre des travaux publics,

Revu l'arrêté du 31 décembre 1837, qui accorde aux fonctionnaires et employés attachés aux travaux des chemins de fer des indemnités pour supplément de traitement et frais de séjour et de route ;

Considérant qu'aujourd'hui les services des fonctionnaires et employés des chemins sont bien déterminés, et que les motifs qui ont provoqué la disposition prise à cette époque, n'existent plus ;

Sur la proposition de M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées et de l'avis de la commission réunie sous sa présidence (Rapport du 2 décembre, n° 192) ;

Arrête :

ART. 1^{er}. L'arrêté du 31 décembre 1837 est modifié comme suit :

A compter du 1^{er} janvier 1839, il pourra être alloué aux ingénieurs, conducteurs et surveillants attachés aux travaux du chemin de fer ou à l'exploitation, une indemnité pour supplément de traitement dont le maximum ne pourra jamais dépasser la moitié du traitement affecté à leur grade.

A cet effet, à l'expiration de chaque trimestre, les directeurs des divers services

dresseront un état nominatif des fonctionnaires et employés qui sont placés sous leurs ordres, indiquant les attributions de chacun d'eux, les obligations qu'ils auront eu à remplir, et le montant de l'indemnité qu'ils proposent de leur allouer. Cet état sera soumis à l'approbation du département des travaux publics par l'intermédiaire de M. l'inspecteur-général, qui y joindra ses observations, s'il y a lieu.

ART. 2. Les indemnités pour frais de déplacement, pour le service ordinaire, sont supprimées.

ART. 3. Les ingénieurs recevront néanmoins, à titre de frais de bureau et d'indemnités de séjour hors leur résidence ordinaire, une somme mensuelle fixée à cinquante francs (fr. 50) pour les sous-ingénieurs et ingénieurs de 3^e classe, et à soixante-quinze francs (fr. 75) pour les ingénieurs de 1^{re} et 2^e classe.

ART. 4. En cas de mission spéciale, les tarifs déterminés par les arrêtés des 31 mars 1833, 31 décembre 1837 et 1^{er} septembre 1838, continueront à recevoir leur application.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, à MM. les inspecteurs-directeurs Vifquain, Noël et De Moor, à MM. les ingénieurs en chef directeurs Simons et Masui, ainsi qu'à la cour des comptes pour information et direction.

Bruxelles, le 21 décembre 1838.

Signé, NOTHOMB.

N^o 20.

PREMIÈRE QUESTION.

La section centrale demande un état nominatif de tous les fonctionnaires et employés du chemin de fer, par catégories et par stations, avec indication de la date de leurs nominations respectives, de la nature de leurs fonctions et du traitement qu'ils reçoivent, ainsi que des émoluments et indemnités qui leur sont alloués en sus de leurs appointements.

Les états n^o 1 et 2 ci-joints contiennent tous les renseignements demandés ci-contre, par la section centrale.

Les états n^o 1 sont dressés par catégories d'employés, par services, par stations et sections.

L'état n^o 2 est dressé par ordre de date de nomination dans l'administration.

ANNEXE A AU N° 20.
DIRECTION CENTRALE.

N° D'ORDRE.	DESIGNATION DES BUREAUX.	GRADES.	TRAITEMENTS.	TOTAL PAR BUREAU.
1		Directeur	12,000	} 14,160
2		Messenger	1,080	
3		Id.	1,080	
4	Secrétariat.	Contrôleur en chef, secrét.	5,000	5,000
5	Affaires générales.	Indicateur général.	1,800	} 5,900
6		Commis rédacteur	2,100	
7		1 ^{er} commis	2,000	
8	Comptabilité.	Chef de bureau	3,200	} 8,400
9		1 ^{er} commis	2,200	
10		2 ^e id.	1,200	
11		Id.	1,800	
12	Personnel	Chef de bureau	1,800	} 5,000
13		2 ^e commis	1,500	
14		2 ^e id.	1,200	
15		3 ^e id.	900	
16		Surnuméraire	"	
17	Expédition.	Chef de bureau	1,800	} 8,600
18		1 ^{er} commis	2,000	
19		Expéditionnaire	720	
20		Id.	1,080	
21		Id.	900	
22		Commis autographe	900	
23		Surnuméraire	"	
24		Id.	"	
25		Id.	"	
26	Messenger	1,200		
27	Masse d'habillement.	1 ^{er} commis	1,800	} 3,600
28		Commis	1,800	
29	Impressions et fournitures de bureau.	1 ^{er} commis	1,800	} 6,300
30		Timbreur	900	
31		Aide-timbreur	600	
32		2 ^e commis	1,500	
33		3 ^e id.	600	
34	Messenger	900		
35	1 ^{er} bureau.	Conducteur de 1 ^{re} classe, chef de bureau	2,400	} 9,600
36		1 ^{er} commis	1,800	
37		Surveillant de 2 ^e classe	1,500	
38		3 ^e Commis	900	
39		Surveillant	1,200	
40		3 ^e commis	900	
41	Messenger	900		
		A reporter.		66,960

N ^o D'ORDRE.	DESIGNATION DES BUREAUX.	GRADES.	TRAITEMENTS.	TOTAL PAR BUREAU.
		Report	66,960
42	2 ^e bureau.	Sous-ingénieur mécanicien.	2,000	6,920
43		2 ^e commis.	1,500	
44		2 ^e id.	1,500	
45		2 ^e id.	1,200	
46		Messenger	720	
47	3 ^e bureau.	Chef de bureau.	2,000	5,360
48		2 ^e commis.	1,500	
49		3 ^e id.	900	
50		Messenger.	960	
51	4 ^e bureau.	Chef de bureau.	2,400	20,000
52		1 ^{er} commis.	2,200	
53		1 ^{er} id.	1,800	
54		1 ^{er} id.	1,500	
55		1 ^{er} id.	1,500	
56		2 ^e id.	1,200	
57		2 ^e id.	1,200	
58		2 ^e id.	1,200	
59		2 ^e id.	1,500	
60		3 ^e id.	1,000	
61		3 ^e id.	900	
62		3 ^e id.	900	
63		3 ^e id.	1,200	
64		Adjoint-commis	900	
65	Messenger.	600		
66	Surnuméraire	"		
67	Id.	"		
68	5 ^e bureau. — PLANS.	Conducteur de 2 ^e classe	2,000	4,400
69		Id. 3 ^e classe	1,500	
70		Messenger	900	
		Total général. . . fr.	103,640

ANNEXE B AU N° 20.

SERVICE DE PARACHÈVEMENT D'ENTRETIEN ET DE POLICE DU RAIL-WAY.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES BUREAUX ET DES LIGNES.	GRADES.	TRAITEMENT	TOTAL PAR BUREAU ET PAR LIGNE.
1	Service de la ligne de l'Est. — Bureau de l'ingénieur, chef de service.	Ingénieur de 2 ^e classe, chef de service	3,200	13,900
2		Conducteur de 2 ^e classe . .	2,000	
3		Surveillant de 3 ^e classe . .	1,200	
4		Id. 3 ^e id.	1,200	
5		Id. 3 ^e id.	1,200	
6		3 ^e commis dessinateur . . .	1,200	
7		3 ^e commis	900	
8		3 ^e id.	900	
9		Mécanicien	900	
10		3 ^e commis dessinateur . . .	1,200	
11	Ligne de l'Est.	Surveillant principal	2,100	23,100
12		Id. 1 ^{re} classe	1,800	
13		Id. 2 ^e id.	1,500	
14		Id. 2 ^e id.	1,500	
15		Id. 2 ^e id.	1,500	
16		Id. 2 ^e id.	1,500	
17		Id. 3 ^e id.	1,200	
18		Id. 3 ^e id.	1,200	
19		Id. 3 ^e id.	1,200	
20		Id. 3 ^e id.	1,200	
21		Id. 3 ^e id.	1,200	
22		Id. 3 ^e id.	1,200	
23		Id. 3 ^e id.	1,200	
24		Id. 3 ^e id.	1,200	
25		Id. 3 ^e id.	1,200	
26		Id. 3 ^e id.	1,200	
27		Id. 3 ^e id.	1,200	
28	Service de la ligne du Nord. — Bureau de l'ingénieur, chef de service	Ingénieur de 2 ^e classe, chef de service.	3,200	8,300
29		Conducteur de 1 ^{re} classe . .	2,400	
30		Surveillant de 2 ^e classe . .	1,500	
31		Id. 3 ^e id.	1,200	
32	Ligne du Nord	Surveillant de 1 ^{re} classe . .	1,800	8,100
33		Id. 2 ^e id.	1,500	
34		Id. 3 ^e id.	1,200	
35		Id. 3 ^e id.	1,200	
36		Id. 3 ^e id.	1,200	
37	Id. 3 ^e id.	1,200		
38	Service de la ligne de l'Ouest. — Bureau de l'ingénieur, chef de ser- vice.	Ingénieur de 3 ^e classe, chef de service	2,400	8,940
39		1 ^{er} commis	1,500	
40		Commis expéditionnaire . .	1,500	
41		3 ^e commis	1,030	
42		Commis adjoint	600	
43		Expéditionnaire	600	
44		Id.	360	
45		Garçon de bureau	900	
		A reporter.		62,340

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES BUREAUX ET DES LIGNES.	GRADES.	TRAITEMENT.	TOTAL PAR BUREAU ou PAR LIGNE.
		Report	62,340
46	Ligne de l'Ouest.	Surveillant principal	2,100	15,165
47		Id. id.	2,100	
48		Id. 1 ^{re} classe	1,800	
49		Id. 2 ^e id.	1,500	
50		Id. 3 ^e id.	1,200	
51		Id. 3 ^e id.	1,200	
52		Id. 3 ^e id.	1,200	
53		Id. 3 ^e id.	1,200	
54		Id. 3 ^e id.	1,200	
55		Id. 3 ^e id.	900	
56	3 ^e commis	765		
57	Service de la ligne du Midi. Bureau de l'ingénieur, chef de service.	Ingénieur de 3 ^e classe, chef de service	2,400	3,600
58		Surveillant de 3 ^e classe. . .	1,200	
59	Ligne du Midi	Surveillant de 1 ^{re} classe . .	1,800	9,300
60		Id. 2 ^e id.	1,500	
61		Id. 3 ^e id.	1,200	
62		Id. 3 ^e id.	1,200	
63		Id. 3 ^e id.	1,200	
64		Id. 3 ^e id.	1,200	
65	Id. 3 ^e id.	1,200		
66	Service général (pose du rail-way).	Conducteur de 1 ^{re} classe . .	2,400	2,400
		Total général . . fr.	92,805

ANNEXE C AU N° 20.
SERVICE DE LOCOMOTION.

N° D'ORDRE	DESIGNATION DES BUREAUX, STATIONS OU ATELIERS.	GRADES.	TRAITEMENT.	TOTAL PAR BUREAU, STATION OU ATELIER.
<i>Ligne du Nord.</i>				
1	Service de la ligne du Nord. — Bureau de l'ingénieur, chef de service.	Ingénieur mécanicien de 2 ^e classe	3,200	12,100
2		Sous-ingénieur mécanicien.	2,000	
3		Surveillant de 2 ^e classe. . .	1,500	
4		2 ^e commis dessinateur . . .	1,200	
5		3 ^e id.	1,200	
6		3 ^e id.	1,200	
7		3 ^e id.	900	
8		3 ^e id.	900	
9	Station de Bruxelles.	Chef d'atelier	2,500	22,900
10		Machiniste.	2,000	
11		Id.	2,000	
12		Id.	2,000	
13		Id.	2,000	
14		Id.	2,000	
15		Id.	2,000	
16		Chauffeur	1,200	
17		Id.	1,200	
18		Id.	1,200	
19		Id.	1,200	
20		Id.	1,200	
21		Id.	1,200	
22		Id.	1,200	
23	Station d'Anvers.	Chef d'Atelier	2,500	17,700
24		Machiniste.	2,000	
25		Id.	2,000	
26		Id.	2,000	
27		Id.	2,000	
28		Chauffeur	1,200	
29		Id.	1,200	
30		Id.	1,200	
31	Id.	1,200		
32	Id.	1,200		
33	Id.	1,200		
Total				52,700
<i>Ligne de l'Est.</i>				
34	Service de la ligne de l'Est. — Bureau de l'ingénieur.	Ingénieur en chef, mécanic.	10,000	11,500
35		Conducteur mécanicien de 3 ^e classe.	1,500	
36	Station de Malines	Chef d'atelier	3,500	
37		Machiniste.	3,000	
38		Id.	2,000	
39		Id.	2,000	
40		Id.	2,000	
41		Id.	2,000	
42	Id.	2,000		
A reporter.			16,500	11,500

N ^o D'ORDRE	DÉSIGNATION DES BUREAUX STATIONS OU ATELIERS.	GRADES.	TRAITEMENT.	TOTAL PAR BUREAU, STATION OU ATELIER.
		Report.	16,500	11,500
43	Suite de la station de Malines.	Chauffeur	1,200	22,500
44		Id.	1,200	
45		Id.	1,200	
46		Id.	1,200	
47		Id.	1,200	
48	Station de Tirlemont . . .	Chef d'atelier	3,500	21,900
49		Machiniste	2,000	
50		Id.	2,000	
51		Id.	2,000	
52		Id.	2,000	
53		Id.	2,000	
54		Chauffeur	1,200	
55		Id.	1,200	
56		Id.	1,200	
57		Id.	1,200	
58		Id.	1,200	
59	Id.	1,200		
60				
61	Station d'Ans.	Chef d'atelier.	3,500	16,300
62		Machiniste	2,000	
63		Id.	2,000	
64		Id.	2,000	
65		Id.	2,000	
66		Chauffeur	1,200	
67		Id.	1,200	
68	Id.	1,200		
69	Id.	1,200		
70	Station de St-Trond. . . .	Chef d'atelier.	3,500	9,900
71		Machiniste.	2,000	
72		Id.	2,000	
73		Chauffeur	1,200	
74		Id.	1,200	
		Total		82,100
	<i>Ligne de l'Ouest.</i>			
75	Service de la ligne de l'Ouest. — Bureau de l'ingénieur, chef de service.	Ingénieur de 1 ^{re} classe. . .	3,800	16,380
76		Surveillant de 1 ^{re} classe . .	1,800	
77		Id. 2 ^e id.	1,500	
78		Id. 2 ^e id.	1,500	
79		Id. 2 ^e id.	1,500	
80		2 ^o commis	1,500	
81		3 ^o id. dessinateur	1,200	
82		4 ^o id. id.	900	
83		Commis adjoint	720	
84		Id. id.	600	
85		Expéditionnaire	400	
86		Garçon de bureau	960	
87	Service de la ligne de l'Ouest.	Ingén ^r mécanicien de 3 ^e cl.	2,400	3,900
88		Surveillant de 2 ^e classe. . .	1,500	
		A reporter.		20,280

N.° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES BUREAUX, STATIONS OU ATELIERS.	GRADES.	TRAITEMENT.	TOTAL PAR BUREAU, STATION OU ATELIER.
		Report	20,280
89	Station de Malines	Chef d'atelier	2,500	22,500
90		Machiniste	2,000	
91		Id.	2,000	
92		Id.	2,000	
93		Id.	2,000	
94		Id.	2,000	
95		Id.	2,000	
96		Id.	2,000	
97		Chauffeur	1,200	
98		Id.	1,200	
99		Id.	1,200	
100	Id.	1,200		
101	Id.	1,200		
102	Station de Gand.	Chef d'atelier	2,500	29,300
103		Machiniste	2,000	
104		Id.	2,000	
105		Id.	2,000	
106		Id.	2,000	
107		Id.	2,000	
108		Id.	2,000	
109		Id.	2,000	
110		Id.	2,000	
111		Chauffeur	1,200	
112		Id.	1,200	
113	Id.	1,200		
114	Id.	1,200		
115	Id.	1,200		
116	Id.	1,200		
117	Id.	1,200		
118	Id.	1,200		
119	Id.	1,200		
120	Station de Courtray.	Chef d'atelier	2,500	8,900
121		Machiniste	2,000	
122		Id.	2,000	
123		Chauffeur	1,200	
124	Id.	1,200		
125	Station de Bruges	Chef d'atelier	2,500	8,900
126		Machiniste	2,000	
127		Id.	2,000	
128		Chauffeur	1,200	
129	Id.	1,200		
130	Station d'Ostende.	Chef d'atelier	2,500	8,900
131		Machiniste	2,000	
132		Id.	2,000	
133		Chauffeur	1,200	
134	Id.	1,200		
		Total	98,780
	<i>Ligne du Midi.</i>			
135	Service général de la ligne du Midi.	Ingénieur de 3 ^e classe	2,400	2,400
136		2 ^e commis (<i>statⁿ de Bruxelles</i>)	"	"
		A reporter	2,400

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES BUREAUX, STATIONS OU ATELIERS.	GRADLS.	TRAITEMENT	FOIAT PAR BUREAU STATION OU ATELIER.
		Report	2,400
137	Station des Bogards	Faisant fonct ^s de chef d'atelier	2,000	7,200
138		Machiniste	2,000	
139		Id.	2,000	
140		Faisant fonct ^s de chauffeur.	1,200	
141	Station de Mons.	Machiniste	2,000	11,600
142		Faisant fonct ^s de machiniste.	2,000	
143		Id.	2,000	
144		Id.	2,000	
145		Faisant fonct ^s de chauffeur.	1,200	
146		Id.	1,200	
147		Id.	1,200	
		Total	21,200
	<i>Arsenal de Malines.</i>			
148	Atelier des grosses réparations	Chef d'atelier	6,000	11,400
149		Surveillant de 2 ^e classe	1,500	
150		3 ^e commis dessinateur	1,200	
151		Aspirant conducteur mécanicien	1,000	
152		Id.	1,000	
153		Portier	700	
154	Atelier de montage	Surveillant de 1 ^{re} classe	1,800	1,800
155	Magasin central	Garde-magasin	2,100	5,220
156		Surveillant de 3 ^e classe	1,200	
157		2 ^e commis	1,200	
158		Portier	720	
159	Atelier de fonderie	Surveillant de 1 ^{re} classe	1,800	1,800
160	Atelier des tourneurs et mécaniciens.	Conducteur de 2 ^e classe	2,000	2,900
161		Aide-surveillant	900	
162	Ateliers des voitures	Surveillant principal	2,100	3,720
163		Aide surveillant	900	
164		Portier	720	
		Total	26,840
	<i>Fours à coak.</i>			
165	Service général	Sous-ingénieur mécanicien.	2,000	10,700
166	Fours de Malines	Surveillant de 2 ^e classe	1,500	
167		Id.	1,500	
168		Portier	600	
169	Id. de Monplaisir	Surveillant de 3 ^e classe	1,200	
170		Messenger	900	
171	Id. de Gand	Surveillant de 1 ^{re} classe	1,800	
172	Id. d'Ans	Id. 3 ^e id.	1,200	
		Total général fr.	10,700

RÉCAPITULATION.

Ligne du Nord	fr. 52,700
Id. de l'Est	82,100
Id. de l'Ouest	98,780
Id. du Midi	21,200
Arsenal de Malines et magasin central . . .	26,840
Fours à coak	10,700
	<hr/>
Total général.	fr. 292,320

ANNEXE D AU N° 20.

SERVICE DES TRANSPORTS.

LIGNES DU NORD ET DE L'EST.

Inspecteur	fr.	9,000
Contrôleur-adjoint		2,600
Receveur-vérificateur		2,600
1 ^{er} commis.		1,800
1 ^{er} id.		1,800
2 ^e id.		1,200
Messenger		900
Total.	fr.	<u>19,900</u>

LIGNE DE L'OUEST.

Inspecteur	fr.	6,000
Contrôleur-adjoint		3,000
1 ^{er} commis.		1,800
1 ^{er} id.		1,500
2 ^e id.		1,200
Garçon de bureau		1,080
Id.		720
Total.	fr.	<u>15,300</u>

LIGNE DU MIDI.

Contrôleur	fr.	3,500
1 ^{er} commis.		2,000
3 ^e id.		900
PesEUR		960
Total.	fr.	<u>7,360</u>

STATION DE BRUXELLES (NORD).

Service de la station.

Chef de station	3,000	
Surveillant de 2 ^e classe. . .	1,500	
Id. id.	1,500	
Id. de 3 ^e classe	1,200	
Officier de police	1,200	
Adjoint id.	960	
Id. id.	960	
Portier.	800	
Id.	800	
Garde de salle d'attente. . .	950	
Id.	950	
		<hr/>
		13,820

Service des voyageurs.

1 ^{er} commis	1,800	
2 ^e id.	1,080	
3 ^e id.	900	
Surnuméraire	"	
		<hr/>
		3,780

Service des bagages.

1 ^{er} commis	1,500	
3 ^e id.	900	
Nombre d'ouvriers (5).		<hr/>
		2,400

Service des grosses marchandises.

3 ^e commis.	1,200	
2 ^e id.	1,200	
3 ^e id.	900	
Chef-gardefaisant fonction de 3 ^e commis.	1,920	
Surnuméraire	"	
Id.	"	
Id.	"	
1 ^{er} chef facteur.	1,920	
2 ^e commis (pescur).	1,500	
Facteur à l'essai.	1,200	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Nombres d'ouvriers (21).		<hr/>
		14,340

Service des petites marchandises.

2 ^e commis.	1,500	
2 ^e id.	1,500	
2 ^e id.	1,500	
2 ^e id.	1,200	
		<hr/>
A reporter	5,700	34,340

Report.	5,700	34,340
Adjoint-commis	600	
Surnuméraire	"	
Id.	"	
Chef facteur.	1,620	
Facteur	1,500	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Facteur à l'essai.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Nombre d'ouvriers (8).		<hr/>
		18,720
Total pour la station de Bruxelles.		<hr/>
		53,060

STATION DE VILVORDE.

Service de la station.

Chef de station	1,800	
Nombre d'ouvriers (1).		

Service des voyageurs.

Commis	960	
------------------	-----	--

Service des bagages.

Néant.

Service des grosses marchandises.

3 ^e commis.	900	
--------------------------------	-----	--

Service des petites marchandises.

Facteur à l'essai.	900	
Nombre d'ouvriers (3).		<hr/>
Total pour la station de Vilvorde.		4,560

STATION DE MALINES.

Service de la station.

Chef de station.	2,700	
Surveillant de 2 ^e classe. . .	1,500	
Id. de 3 ^e id.	1,200	
2 ^e commis.	1,200	
Officier de police	1,200	
Adjoint id.	960	
Id. id.	960	

A reporter. 9,720

Report.	9,720	
Portier	720	
Id.	800	
Garde de salle d'attente.	1,200	
		<u>12,440</u>

Service des voyageurs.

Receveur	1,800	
1 ^{er} commis	2,200	
2 ^e id.	1,200	
Surnuméraire	"	
Garçon de bureau.	720	
		<u>5,920</u>

Service des bagages.

(Voir service des petites marchandises.)

Service des grosses marchandises.

(Voir service des petites marchandises.)

Service des petites marchandises.

1 ^{er} commis	1,800	
3 ^e id.	900	
Surnuméraire	"	
Facteur	1,500	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Peseur.	960	
Nombre d'ouvriers (23).		<u>8,760</u>

Total pour la station de Malines. 27,120

STATION DE DUFFEL.

Service de la station.

Chef de station	1,800
---------------------------	-------

Service des voyageurs.

3 ^e commis.	900
--------------------------------	-----

Service des bagages.

Néant.

Service des grosses marchandises.

Néant.

Service des petites marchandises.

Facteur	900
-------------------	-----

Total pour la station de Duffel 3,600

STATION D'ANVERS.

Service de la station.

Chef de station	2,700	
3 ^e commis.	900	
Officier de police.	1,200	
Adjoint id.	960	
Portier.	720	
Id.	600	
Id.	720	
		<u>7,800</u>

Service des voyageurs.

1 ^{er} commis	1,800	
1 ^{er} id.	1,500	
2 ^e id.	1,200	
2 ^e id.	1,080	
		<u>5,580</u>

Service des bagages.

3 ^e commis.	900	
Surnuméraire	"	
Peseur.	960	
Nombre d'ouvriers ().		<u>1,860</u>

Service des grosses marchandises.

2 ^e commis.	1,200	
2 ^e id.	1,200	
Adjoint-commis	900	
Surnuméraire	"	
Facteur à l'essai.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Facteur-peseur.	1,080	
Nombre d'ouvriers (25).		<u>9,780</u>

Service des petites marchandises.

1 ^{er} commis	1,800	
2 ^e id.	1,500	
2 ^e id.	1,500	
3 ^e id.	900	
Chef facteur.	1,620	
Facteur	1,320	
Id.	1,200	
Id.	1,200	
Nombre d'ouvriers (3).		<u>11,040</u>

Total pour la station d'Anvers 36,060

STATION DE MALDEREN.

Service de la station.

Chef de station	{	300
		600

Service des voyageurs.

Néant.

Service des bagages.

Néant.

Service des grosses marchandises.

Néant.

Service des petites marchandises.

Néant.

Total pour la station de Malderen.	<u>900</u>
------------------------------------	------------

STATION DE TERMONDE.

Service de la station.

Chef de station	2,100
Officier de police	1,200
Portier	<u>720</u>
	4,020

Service des voyageurs.

1 ^{er} commis	1,500
Garçon de bureau	<u>720</u>
	2,220

Service des bagages.

3 ^e commis	1,000
Nombre d'ouvriers (1).	<u>1,000</u>

Service des grosses marchandises.

Commis	1,200
Facteur	1,620
Nombre d'ouvriers (4).	<u>2,820</u>

Service des petites marchandises.

3 ^e commis	900
Facteur à l'essai	<u>900</u>
	1,800

Total pour la station de Termonde.	<u>11,860</u>
------------------------------------	---------------

STATION DE WETTEREN.

Service de la station.

Chef de station	1,800
Portier	<u>780</u>
	2,280

Service des voyageurs.

Commissaire adjoint.	600
------------------------------	-----

Service des bagages.

3 ^e commis	900
---------------------------------	-----

Service des petites marchandises.

Facteur peseur	1,080
Nombre d'ouvriers (1).	

Service des grosses marchandises.

(Voir le service des grosses marchandises.)

Total pour la station de Wetteren.	<u>4,860</u>
------------------------------------	--------------

STATION DE GAND.

Service de la station.

Chef de station	2,100
Surveillant de 2 ^e classe	1,500
3 ^e commis	900
Expéditionnaire	300
Officier de police	1,200
Adjoint id.	960
Portier	<u>720</u>
	7,680

Service des marchandises.

Receveur	2,100
1 ^{er} commis	1,500
3 ^e id.	1,200
Surnuméraire	<u>"</u>
	4,800

Service des bagages.

1 ^{er} commis	1,800
Surnuméraire	"
Peseur	900
Nombre d'ouvriers (6).	<u>2,700</u>

A reporter	15,180
----------------------	--------

Report. 15,180

Service des grosses marchandises.

2^e commis. 1,200
 Facteur de 1^{re} classe. 1,500
 Id. à l'essai 1,200
 Id. id. 900
 Id. id. 900
 Pescur. 900
 Nombre d'ouvriers (6). 6,600

Service des petites marchandises.

1^{er} commis 2,100
 2^e id. 1,200
 3^e id. 900
 Surnuméraire "
 Facteur de 2^e classe. 1,200
 Id. id. 1,200
 Id. id. 1,200
 Id. à l'essai 900
 Pescur. 900
 Nombre d'ouvriers (2). 9,600

Total pour la station de Gand . . 31,380

STATION D'AELETRÉ.

Service de la station.

Chef de station. 2,100

Service des voyageurs.

2^e commis. 1,500

Service des bagages.

Néant.

Service des grosses marchandises.

Facteur-pescur 1,080

Service des petites marchandises.

Néant.

Total pour la station d'Aeltre . . 4,600

STATION DE BRUGES.

Service de la station.

Chef de station 1,200
 Adjoint de police. 960
 Portier à l'essai 900
 3,060
 A reporter 3,060

Report. 3,060

Service des voyageurs.

2^e commis. 1,320
 Surnuméraire "
 Garçon de bureau à l'essai. 720
 2,040

Service des bagages.

2^e commis 1,320
 Surnuméraire "
 Pescur à l'essai 900
 Nombre d'ouvriers (3). 2,220

Service des grosses marchandises.

Facteur à l'essai 900

Service des petites marchandises.

1^{er} commis. 1,800
 2^e id. 1,200
 Facteur 1,200
 Id. à l'essai 720
 Nombre d'ouvriers. 4,920

Total pour la station de Bruges . 13,140

STATION D'OSTENDE.

Service de la station.

Chef de station. 2,400
 Officier de police 1,200
 Portier 720
 4,320

Service des voyageurs.

2^e commis. 1,500
 3^e id. 900
 Surnuméraire "
 2,400

Service des bagages.

3^e commis. 900
 Pescur. 720
 1,620

Service des grosses marchandises.

Voir le service des petites marchandises

A reporter 8,340

Report.	8,340
<i>Service des petites marchandises.</i>	
2 ^e commis	1,200
Facteur de 2 ^e classe . . .	1,200
Facteur-peseur	1,080
Id. à l'essai	900
Nombre d'ouvriers (7).	4,380
Total pour la station d'Ostende.	12,720

STATION DE DEYNZE.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station	1,500
Portier	750
	2,250
<i>Service des voyageurs.</i>	
<i>Voir aux marchandises.</i>	
<i>Service des bagages.</i>	
<i>Voir aux marchandises.</i>	
<i>Service des grosses marchandises.</i>	
3 ^e commis	900
Facteur-peseur	1,080
	1,980
<i>Service des petites marchandises.</i>	
<i>Voir aux grosses marchandises.</i>	
Total pour la station de Deynze	4,230

STATION DE WAEREGHEM.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station	1,500
<i>Service des voyageurs.</i>	
Commis-adjoint	720
<i>Service des bagages.</i>	
Néant.	
A reporter	2,220

Report 2,220

*Service des grosses marchandises.**Voir aux petites marchandises.**Service des petites marchandises.*

Surnuméraire	"
Facteur-peseur	1,080
Nombre d'ouvriers (2).	
Total pour la stat ⁿ de Waereghem.	3,300

STATION D'HAERLEBEKE.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station.	1,200
<i>Service des voyageurs.</i>	
3 ^e commis.	900
<i>Service des bagages.</i>	
Néant.	
<i>Service des grosses marchandises.</i>	
<i>Voir aux petites marchandises.</i>	
<i>Service des petites marchandises.</i>	
Facteur-peseur	1,080
Nombre d'ouvriers (1).	
Total pour la stat ⁿ d'Haerlebeke.	3,180

STATION DE COURTRAI.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station.	1,200
Adjoint de police	960
Portier	720
	2,880
<i>Service des voyageurs.</i>	
2 ^e commis.	1,500
2 ^e id.	1,200
Garçon de bureau	720
	3,420
A Reporter	6,300

Report	6,300	
<i>Service des bagages.</i>		
1 ^{er} commis	1,500	
Peseur	960	
Nombre d'ouvriers (4).	—————	2,460
<i>Service des grosses marchandises.</i>		
<i>Voir aux petites marchandises.</i>		
<i>Service des petites marchandises.</i>		
1 ^{er} commis	2,400	
Adjoint-commis	600	
Facteur	1,200	
Id. à l'essai	900	
Id. id.	900	
Peseur	900	
Nombre d'ouvriers.	—————	6,900
Total pour la station de Courtrai.		15,660

STATION DE LOUVAIN.

<i>Service de la station.</i>		
Chef de station	1,800	
Officier de police	1,200	
Portier	750	
	—————	3,750
<i>Service des voyageurs.</i>		
1 ^{er} commis	1,500	
1 ^{er} id.	1,500	
3 ^e id.	900	
Surnuméraire	—	
	—————	3,900
<i>Service des bagages.</i>		
3 ^e commis.	1,200	
Nombre d'ouvriers (5).	—————	1,200
<i>Service des grosses marchandises.</i>		
2 ^e commis.	1,080	
Surnuméraire	—	
Facteur à l'essai	900	
Id.	900	
	—————	
A reporter	2,880	8,850

Report	2,880	8,850
Facteur à l'essai	900	
Peseur	1,200	
Nombre d'ouvriers (5).	—————	4,980
<i>Service des petites marchandises.</i>		
2 ^e commis.	1,200	
Surnuméraire	—	
Facteur de 2 ^e classe	1,200	
Peseur	900	
Nombre d'ouvriers (3).	—————	3,300
Total pour la station de Louvain.		17,130

STATION DE TIRLEMONT.

<i>Service de la station.</i>		
Chef de station	2,100	
Surveillant de 2 ^e classe	1,500	
3 ^e commis	900	
Officier de police	1,200	
Portier	720	
	—————	6,420
<i>Service des voyageurs.</i>		
2 ^e commis.	1,200	
2 ^e id.	1,200	
	—————	2,400
<i>Service des bagages.</i>		
2 ^e commis	1,200	
Peseur	900	
Nombre d'ouvriers (6).	—————	2,100
<i>Service des grosses marchandises.</i>		
2 ^e commis.	1,200	
Facteur à l'essai	900	
Nombre d'ouvriers (8).	—————	2,100
<i>Service des petites marchandises.</i>		
2 ^e commis.	1,200	
Facteur	1,200	
Nombre d'ouvriers.	—————	2,400
Total pour la station de Tirlemont.		15,420

STATION DE LANDEN.

Service de la station.

Chief de station	1,800	
Portier	750	
	<u> </u>	2,550

Service des voyageurs.

100 aux petites marchandises

Service des bagages.

100 aux petites marchandises.

Service des grosses marchandises.

100 aux petites marchandises.

Service des petites marchandises.

2 ^e commis.	1,200	
Nombre d'ouvriers (4).		<u> </u>
		1,200
Total pour la station de Landen .		<u> </u>
		3,750

STATION DE St-TROND.

Service de la station.

Chief de station.	2,800	
Officier de police	1,200	
	<u> </u>	4,000

Service des voyageurs.

2 ^e commis.	1,200	
--------------------------------	-------	--

Service des bagages.

Nombre d'ouvriers (2).

Service des grosses marchandises.

Nombre d'ouvriers (3).

Service des petites marchandises.

3 ^e commis.	1,000	
Facteur à l'essai.	900	
	<u> </u>	1,900
Total pour la station de St-Trond.		<u> </u>
		7,100

STATION DE WAREMME.

Service de la station.

Chief de station	2,000
----------------------------	-------

Service des voyageurs.

Receveur	1,300
--------------------	-------

Service des bagages.

Garçon de bureau, faisant fonctions de commis. .	1,080
---	-------

Service des grosses marchandises.

Facteur à l'essai	900
-----------------------------	-----

Service des petites marchandises.

3 ^e commis.	900
Nombre d'ouvriers (3).	<u> </u>
Total pour la station de Waremmé.	6,380

STATION D'ANS.

Service de la station.

Chief de station.	2,400	
Surveillant de 2 ^e classe .	1,500	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Mécanicien	900	
Officier de police.	1,200	
Adjoint de police	960	
Portier	600	
	<u> </u>	8,760

Service des voyageurs.

1 ^{er} commis	1,800	
2 ^e id.	1,500	
3 ^e id.	900	
	<u> </u>	4,200

Service des bagages.

2 ^e commis.	1,200	
3 ^e id.	900	
Adjoint-commis.	600	
Surnuméraire.	"	
Peseur.	960	
Nombre d'ouvriers (3).	<u> </u>	3,660

A reporter 16,620

Report	16,620	
<i>Service des grosses marchandises.</i>		
2 ^e commis	1,200	
2 ^e id.	1,500	
2 ^e id.	1,500	
3 ^e id.	900	
3 ^e id.	1,000	
3 ^e id. à l'essai.	900	
Surnuméraire	"	
Id.	"	
Facteur	900	
Facteur à l'essai	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Id.	900	
Aide-facteur à l'essai	450	
Faisant fonctions de facteur à l'essai.	1,080	
Nombre d'ouvriers (72).		20,230

<i>Service des petites marchandises.</i>		
1 ^{er} commis.	1,800	
1 ^{er} id.	1,800	
3 ^e id.	900	
Adjoint-commis.	600	
1 ^{er} facteur.	1,500	
2 ^e id.	1,500	
2 ^e id.	1,200	
Facteur à l'essai.	900	
Pescur.	900	
Nombre d'ouvriers (2).		11,100
Total pour la station d'Ans.		47,950

STATION DE BRUXELLES (MIDI).

<i>Service de la station.</i>		
Chef de station.	1,800	
2 ^e commis.	1,200	
Officier de police	1,200	
Adjoint de police	960	
Portier	750	
Id.	750	
Garde de salle d'attente	750	
		7,410
A reporter		7,410

Report	7,410
<i>Service des voyageurs.</i>	
2 ^e commis.	1,200
faisant fonct. de commis.	1,320
Garçon de bureau.	750
	3,270

<i>Service des bagages.</i>	
1 ^{er} commis	1,500
Pescur.	1,080
Nombre d'ouvriers (3).	2,580

<i>Service des grosses marchandises.</i>	
Surnuméraire	"
Facteur	1,200
Pescur	900
Nombre d'ouvriers (6).	2,100

<i>Service des petites marchandises.</i>	
1 ^{er} commis	1,800
Facteur	1,200
Nombre d'ouvriers (4).	
Surnuméraire	"
	3,000
T ¹ p ^r la stat ⁿ de Bruxelles. (Midi.)	18,360

STATION DE HAL.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station.	1,200
Adjoint de police.	960
Portier	720
	2,880

<i>Service des voyageurs.</i>	
2 ^e commis.	1,200

<i>Service des bagages.</i>	
Surnuméraire	"
Pescur	900
Nombre d'ouvriers (1).	

Service des grosses marchandises.
Néant.

<i>Service des petites marchandises.</i>	
Nombre d'ouvriers (2).	
Total pour la station de Hal	4,980

STATION DE TUBISE.

Service de la station.

Chef de station	2,000	
Portier	720	
		2,720

Service des voyageurs.

Néant.

Service des bagages.

2 ^o commis	1,080	
Nombre d'ouvriers (2).		

Service des grosses marchandises.

Surnuméraire	"	
Facteur à l'essai	720	
Nombre d'ouvriers (3).		720

Service des petites marchandises.

Néant.

Total pour la station de Tubise. .		4,520
------------------------------------	--	-------

STATION DE BRAINE-LE-COMTE.

Service de la station.

Chef de station	1,200	
Portier à l'essai	720	
		1,920

Service des voyageurs.

Surnuméraire	"	
id.	"	

Service des bagages.

Surnuméraire	"	
Peseur à l'essai	720	
Nombre d'ouvriers (2).		720

Service des grosses marchandises.

2 ^o commis	1,200	
Facteur à l'essai	600	
Nombre d'ouvriers (2).		1,800

Service des petites marchandises.

Néant.

T ^l p ^r la stat ⁿ de Braine-le-Comte.		4,440
--	--	-------

STATION DE SOIGNIES.

Service de la station.

Chef de station	1,800	
Portier	720	
		2,520

Service des voyageurs.

Surnuméraire

Service des bagages.

Nombre d'ouvriers (2).

Service des grosses marchandises.

2 ^o commis	1,200	
Peseur à l'essai	900	
		2,100

Service des petites marchandises.

Nombre d'ouvriers (3).		
Total pour la station de Soignies.		4,620

STATION DE JURBISE.

Service de la station.

Chef de station	"	
Portier à l'essai	1,000	
		1,000

*Service des voyageurs.*2^o commis 1,200*Service des bagages.*

Peseur à l'essai	900	
Nombre d'ouvriers (4).		

Service des grosses marchandises.

Surnuméraire

Service des petites marchandises.

Néant.

Total pour la station de Jurbise .		3,100
------------------------------------	--	-------

STATION DE MONS.

<i>Service de la station.</i>	
Chef de station	1,500
Surveillant de 3 ^e classe	1,200
Adjoint de police.	900
	<hr/>
	3,600
<i>Service des voyageurs.</i>	
Surnuméraire	"
A reporter	<hr/>
	3,600

Report 3,600

Service des bagages.

Surnuméraire	
<i>Service des grosses marchandises.</i>	
Surnuméraire	

Service des petites marchandises.

2 ^e commis	1,080
Facteur	1,320
	<hr/>
	2,400
Total pour la station de Mons	<hr/>
	6,000

SERVICE DES CONVOIS.

Convoi de Bruxelles à Anvers.

Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. à l'essai	900
Id. id.	900
Id. de frein	900
Id. impériale	900
	<hr/>
	9,060

Convoi de Bruxelles à Ans.

Chef-garde.	1,920
Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. de frein	900
Id. impériale	900
	<hr/>
	11,340

Convoi d'Anvers à Bruxelles.

Chef-garde	1,920
Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. à l'essai	900
Id. de frein	900
Id. impériale	900
	<hr/>
	9,840

Convoi de Bruxelles à Ans.

Chef-garde.	1,920
Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. à l'essai	900
Id. de frein	900
Id. impériale	900
	<hr/>
	11,160

Convoi d'Anvers à Malines et retour.

Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. à l'essai.	900
	<hr/>
	3,040

Convoi d'Ans à Bruxelles.

Chef-garde.	1,920
Garde de 1 ^{re} classe	1,620
Id. 2 ^e id.	1,320
Id. 3 ^e id.	1,200
Id. 3 ^e id.	1,200
	<hr/>
A reporter.	7,260

Report	7,260	
Garde de 3 ^e classe	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. à l'essai	900	
Id. de frein	900	
Id. impériale	900	
	<hr/>	12,360

Convoi de Landen à Saint-Trend.

Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. à l'essai	900	
	<hr/>	3,540

Convois de marchandises.

Garde de 1 ^{re} classe	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. à l'essai	900	
Id. de frein	900	
	<hr/>	9,000

Garde de 1 ^{re} classe	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. de frein	900	
	<hr/>	8,880

Convoi de Bruxelles à Ostende.

Chef-garde	1,920	
Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. à l'essai	900	
Id. de frein	900	
	<hr/>	11,280

Convoi d'Ostende à Bruxelles.

Chef-garde	1,920	
Garde de 1 ^{re} classe	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. à l'essai	900	
Id. de frein	900	
	<hr/>	10,380

Convoi de Courtrai à Gand.

Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. de frein	900	
Id. à l'essai	900	
	<hr/>	8,160

Convoi de Gand à Courtrai.

Chef-garde	1,920	
Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. de frein	900	
	<hr/>	9,300

Convoi de Gand à Bruxelles.

Garde de 1 ^{re} classe	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 1 ^{re} id.	1,500	
Id. de frein	900	
	<hr/>	7,980

Convoi de Gand à Ostende.

Garde de 1 ^{re} classe	1,620	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
Id. de frein	900	
	<hr/>	9,000

Convoi de marchandises.

Facteur de 1 ^{re} classe	1,500	
Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. à l'essai	900	
Id. de frein	900	
	<hr/>	4,620

Convoi de Bruxelles à Mons.

Chef-garde	1,920	
Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. de frein	900	
Id. à l'essai	900	
Id. id.	900	
Id. de 3 ^e classe	1,200	
	<hr/>	8,460

Convoi de Mons à Bruxelles.

Chef-garde	1,920	
Garde de 3 ^e classe	1,200	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. à l'essai	900	
Id. id.	900	
Id. id.	900	
Id. id.	900	
	<hr/>	8,040

Convoi de marchandises.

Garde de 2 ^e classe.	1,320	
Id. à l'essai	900	
	<hr/>	2,220

Dépôt.

1 ^{er} chef-garde	2,000	
Garde de 2 ^e classe	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 2 ^e id.	1,320	
Id. 3 ^e id.	1,200	
	<hr/>	7,160

ANNEXE E AU N° 20.

N° D'ORDRE	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDENNITÉS	DATE	
					DE LA NOMINATION DANS	L'ADMINISTRATION.
1	Ingén.-méc. de 1 ^o cl.	Malines.	3,200	2,500	1833	10 décemb.
2	Ingén. en chef méc. . .	Bruxelles.	10,000	"	1834	1 février.
3	Surveillant de 2 ^o cl. . .	Waremme.	1,500	565	"	1 mai.
4	Géomètre	Bruxelles.	3,000	"	"	15 juillet.
5	Sous-ingén.-mécanicn	Id.	2,000	1,600	"	18 "
6	Messager.	Id.	900	"	"	1 août.
7	Ingén.-méc. de 3 ^o cl. . .	Id.	2,400	1,800	"	1 octobre.
8	Ingén. const. de 3 ^o cl.	Gand.	2,400	1,800	"	"
9	Chef comptable	Bruxelles.	3,200	"	1835	1 février.
10	Inspecteur.	Id.	6,000	"	"	28 avril.
11	Contrôleur adjoint . . .	Gand.	3,000	1,300	"	"
12	Id.	Bruxelles.	2,600	1,000	"	"
13	Receveur	Id.	2,600	"	"	"
14	1 ^{er} commis.	Id.	2,000	"	"	"
15	1 ^{er} chef-garde	Id.	2,000	"	"	1 mai.
16	Surveillant principal.	Termonde.	2,100	1,010	"	"
17	Surv. princip. f'fonct. de chef de station. . .	Gand.	2,100	1,010	"	15 mai.
18	Conducteur de 3 ^o cl.	Bruxelles.	1,500	732	"	"
19	2 ^o commis	Tubise.	1,080	"	"	1 juin.
20	Conducteur de 1 ^o cl.	Bruxelles.	2,400	2,400	"	"
21	Chef-garde.	Ans.	1,920	"	"	12 "
22	1 ^{er} commis.	Anvers.	1,800	"	"	15 "
23	Id.	Bruxelles.	2,200	"	"	19 "
24	Messager.	Id.	900	"	"	1 juillet.
25	Concierge	Id.	900	"	"	"
26	Chef de station	Bruges.	2,000	"	"	16 "
27	2 ^o commis	Bruxelles.	1,320	"	"	18 "
28	Ingenieur de 1 ^o cl. . . .	Malines.	3,800	2,800	"	25 août.
29	Garde de 1 ^o classe. . . .	Bruxelles.	1,620	"	"	16 sept.
30	Conducteur de 2 ^o cl.	Id.	2,000	2,100	"	1 octobre.
31	Surveillant de 3 ^o cl. . .	Malines.	1,200	460	"	12 novemb.
32	Ingénieur de 2 ^o cl. . . .	Tirlemont.	3,200	3,400	"	"
33	Surveillant de 1 ^o cl.	Hal.	1,800	340	"	"
34	Cond.-méc. de 3 ^o cl.	Tirlemont.	1,500	100	1836	26 février.
35	Surveillant principal chef de station.	Aeltre.	2,100	950	"	1 mars.
36	Chef de station.	Jurbise.	2,000	"	"	26 "
37	Surveillant de 1 ^o cl.	Vilvorde.	1,800	797	"	"
38	Chef-garde	Mons.	1,920	"	"	30 avril.
39	Id.	Bruxelles.	1,920	"	"	"
40	Portier.	Malines.	780	"	"	"
41	Chef-garde.	Gand.	1,920	"	"	"
42	Id.	Bruxelles.	1,920	"	"	"
43	Chef de station.	Termonde.	2,100	"	"	"
44	Chef-garde.	Ostende.	1,920	"	"	"
45	Id.	Bruxelles.	1,920	"	"	"
46	Id.	Id.	1,920	"	"	1 mai.
47	Chef de station.	Louvain.	1,800	"	"	1 juin.
48	Surveillant principal . .	Tirlemont.	2,100	995	"	"
49	Id. de 2 ^o cl.	Malines.	1,500	470	"	"
50	Id. de 3 ^o cl.	Cumptich.	1,200	530	"	"
51	Id. de 1 ^o cl.	Gand.	1,800	900	"	"
52	Id. de 2 ^o cl.	Tronchiene.	1,500	730	"	"
53	Garde de 1 ^o classe. . . .	Bruxelles.	1,620	"	"	22 "
54	Surveillant de 3 ^o cl. . .	Duffel.	1,200	525	"	"
55	Id.	Landen.	1,200	530	"	9 juillet.

N ^o D'ORDRE.	GRADÉS.	RÉSIDENTE.	TRAITEM.	INDENNITÉ.	DATE	
					DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.	
56	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	1836	28 juillet.
57	Portier.	Anvers.	780	"	"	"
58	Chef de station.	Malines.	2,700	"	"	1 sept.
59	Surveillant de 2 ^e cl.	Tirlemont.	1,500	735	"	1 octobre.
60	Surveillant principal.	Malines.	2,100	925	"	"
61	Contrôleur.	Bruxelles.	3,500	1,500	"	18 novemb.
62	2 ^e commis	Courtrai.	1,500	"	"	19 "
63	Surveillant de 3 ^e cl.	Malines.	1,200	555	"	"
64	Officier de police.	Saint-Trond.	1,200	"	"	20 décemb.
65	Id.	Louvain.	1,200	"	"	"
66	Garde de 1 ^{re} classe.	Ostende.	1,620	"	"	23 "
67	Officier de police.	Id.	1,200	"	"	31 "
68	Garde de 1 ^{re} cl. faisant fonctions de facteur	Termonde.	1,620	"	1837	1 janvier.
69	Chef-garde.	Anvers.	1,920	"	"	7 "
70	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	"	"
71	Garde de 1 ^{re} classe.	Id.	1,620	"	"	"
72	Id.	Id.	1,620	"	"	"
73	Adjoint de police.	Id.	960	"	"	15 "
74	Garçon de bureau	Termonde.	720	"	"	28 février.
75	Conducteur de 2 ^e cl.	Tirlemont.	2,000	795	"	1 avril.
76	1 ^{er} commis fais ^t fonct ^o de chef de station.	Waereghem.	1,500	"	"	6 "
77	Chef de bureau	Bruxelles.	2,400	"	"	1 juin.
78	Conducteur de 2 ^e cl.	Malines.	2,000	485	"	1 juillet.
79	1 ^{er} commis.	Anvers.	1,500	"	"	21 "
80	Conducteur de 1 ^{re} cl.	Malines.	2,400	"	"	24 "
81	Receveur	Gand.	2,100	"	"	25 "
82	Portier.	Termonde.	780	"	"	30 "
83	1 ^{er} commis.	Malines.	1,800	"	"	7 août.
84	2 ^e id.	Aeltre.	1,500	"	"	"
85	1 ^{er} id.	Gand.	1,500	"	"	8 "
86	Garde de 2 ^e classe.	Malines.	1,320	"	"	10 "
87	Chef-garde.	Bruxelles.	1,920	"	"	23 "
88	1 ^{er} commis.	Anvers.	1,800	"	"	"
89	Peseur.	Vilvorde.	960	"	"	"
90	Garde de 2 ^e classe	Malines.	1,320	"	"	"
91	2 ^e commis	Id.	1,200	"	"	15 sept.
92	3 ^e id.	Bruxelles.	1,000	"	"	"
93	Surveillant de 1 ^{re} cl.	Id.	1,800	900	"	21 "
94	Chef de station.	Tirlemont.	2,100	"	"	27 "
95	Surveillant de 3 ^e cl.	Bruxelles.	1,200	400	"	"
96	2 ^e commis	Tirlemont.	1,200	"	"	1 octobre.
97	Surveillant de 1 ^{re} cl.	Malines.	1,800	825	"	"
98	Id. de 2 ^e id.	Id.	1,500	650	"	"
99	Peseur.	Id.	960	"	"	"
100	Portier.	Gand.	780	"	"	"
101	1 ^{er} commis.	Id.	1,500	"	"	"
102	Surveillant de 3 ^e cl.	Malines.	1,200	75	"	"
103	Id de 1 ^{re} cl.	Deynze.	1,800	900	"	9 "
104	Contrôl. en chef, scr.	Bruxelles.	4,000	1,000	"	10 "
105	Surveillant principal.	Saint-Trond.	2,100	995	"	20 "
106	Id.	Bruxelles.	2,100	175	"	31 "
107	Conduct. méc. de 3 ^e cl., chef de station.	Mons.	1,500	835	"	"
108	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	"	1 novemb.
109	Offic. de police	Gand.	1,200	"	"	10 "
110	Garde de 2 ^e classe.	Bruxelles.	1,320	"	"	"
111	Id. id.	Gand.	1,320	"	"	"
112	Peseur.	Hal.	960	"	"	"
113	2 ^e commis	Tirlemont.	1,200	"	"	"
114	Garde de 2 ^e classe	"	1,320	"	"	"

N ^o D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEMENT.	INDEMNITÉ.	DATE DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
115	Gardede 1 ^{er} cl. f ^t fonct. de chef-facteur . .	Bruxelles.	1,620	"	1837 10 novemb.
116	Garde de 2 ^e classe . .	Id.	1,320	"	" "
117	1 ^{er} commis	Louvain.	1,300	"	" "
118	Id. f ^t fonct. de chef de station. . .	Bruxelles (Bogards).	1,300	"	" "
119	2 ^e commis	Id.	1,500	"	" "
120	1 ^{er} id.	Gand.	1,800	"	" "
121	2 ^e id.	Malines.	1,200	"	" "
122	Receveur f ^t fonct. de chef de station. . .	Wetteren.	1,500	"	" "
123	Garde de 2 ^e classe . .	Saint-Trond.	1,320	"	" "
124	2 ^e commis	Id.	1,200	"	" "
125	Garde de 1 ^{re} classe. .	Anvers.	1,620	"	" "
126	Id. de 2 ^e id.	Gand.	1,320	"	" "
127	Chef de station . . .	Anvers.	2,700	"	" "
128	1 ^{er} commis	Bruxelles.	1,800	"	" "
129	Id.	Gand.	1,500	"	" "
130	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	" "
131	Garde de 1 ^{re} classe. .	Id.	1,620	"	" "
132	1 ^{er} commis.	Louvain.	1,500	"	" "
133	Garde de 1 ^{re} classe. .	Tirlemont.	1,620	"	" "
134	Id. de 2 ^e classe. . .	Bruxelles.	1,320	"	" "
135	Id. de 1 ^{re} classe faisant fonct. de fact.	Anvers.	1,620	"	" "
136	Garde de 2 ^e classe . .	St-Trond.	1,320	"	" "
137	Id. de 1 ^{re} classe . .	Tirlemont.	1,620	"	" "
138	Pescur.	Gand.	900	"	" "
139	Id.	Ans.	960	"	" "
140	Id.	Anvers.	960	"	" "
141	1 ^{er} commis.	Ans.	1,800	"	" "
142	Garde de 2 ^e classe. .	Malines.	1,320	"	" "
143	Officier de police. . .	Bruxelles.	1,200	"	" "
144	Garde de 2 ^e classe . .	Louvain.	1,200	"	" "
145	1 ^{er} commis.	Bruxelles.	1,800	"	" "
146	Id. fait fonct ^r de chef de station. .	Soignies.	1,800	"	" "
147	Garde de 2 ^e classe . .	Gand.	1,320	"	" 19 "
148	Messager	Malines.	960	"	" 23 "
149	Chef de station. . . .	Landen.	2,000	"	" 1 décemb.
150	Id.	Bruxelles.	3,000	"	1838 1 janvier.
151	Garde de 2 ^e cl. faisant fonctions de facteur.	Id.	1,320	"	" "
152	Garde de 2 ^e classe . .	Gand.	1,320	"	" "
153	Id. de 1 ^{re} classe . . .	Bruxelles.	1,620	"	" "
154	Id. id.	Gand.	1,620	"	" "
155	Garçon de bureau . .	Bruxelles.	900	"	" "
156	Chef-garde.	Ans.	1,920	"	" 16 "
157	Garçon de bureau . .	Bruxelles.	900	"	" "
158	Garde de 2 ^e classe . .	Id.	1,200	"	" 30 "
159	Conducteur de 2 ^e cl. .	Malines.	2,000	765	" 7 février.
160	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	" 16 "
161	1 ^{er} id.	Termonde.	1,500	"	" "
162	2 ^e id.	Bruxelles.	1,500	"	" "
163	Officier de police. . .	Id.	1,200	"	" "
164	2 ^e commis	Id.	1,200	"	" "
165	Garçon de bureau . .	Courtray.	720	"	" "
166	Chef de station	Saint-Trond.	2,800	"	" "
167	Aide-garde.	Malines.	600	"	" 21 "
168	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	"	" 1 mars.
169	Conducteur de 2 ^e cl. .	Malines.	1,500	335	" 15 "

N ^o D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE
					DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
170	Garçon de bureau . . .	Waremmé.	1,080	"	1838 27 mars.
171	1 ^{er} commis	Bruxelles (Midi).	1,500	"	" "
172	Portier	Id.	780	"	" "
173	2 ^o commis	Louvain.	1,080	"	" "
174	Officier de police . . .	Tirlemont.	1,200	"	" "
175	Garde de 2 ^o classe . . .	Bruxelles.	1,320	"	" "
176	1 ^{er} commis fais. fonct. de chef de station . . .	Duffel.	1,800	"	" "
177	2 ^o commis	Bruxelles.	1,080	"	" "
178	Id.	Ostende.	1,500	"	" 29 "
179	Adjoint de police . . .	Hal.	960	"	" 31 "
180	Receveur	Waremmé.	1,500	"	" "
181	2 ^o commis	Tirlemont.	1,200	"	" "
182	Id.	Id.	1,200	"	" "
183	Id.	Anvers.	1,080	"	" 1 avril.
184	Id.	Ans.	1,500	"	" "
185	Id.	Id.	1,500	"	" "
186	Surveillant de 2 ^e cl. . .	Tirlemont.	1,500	653	" "
187	Officier de police . . .	Malines.	1,200	"	" 3 "
188	2 ^o commis	Mons.	1,080	"	" 30 "
189	Id.	Bruxelles.	1,500	"	" "
190	Garde de 3 ^o classe . . .	Malines.	1,200	"	" "
191	Chef de bureau	Bruxelles.	1,800	"	" 12 juin.
192	Garde de 2 ^o classe . . .	Id.	1,320	"	" "
193	2 ^o commis	Bruges.	1,200	"	" "
194	Id. fais. fonct. de chef de station . . .	Haelbeke.	1,200	"	" "
195	1 ^{er} commis	Bruxelles.	1,800	"	" "
196	Id.	Id.	1,800	"	" "
197	Chef de station	Vilvorde.	1,800	"	" "
198	2 ^o commis	Bruxelles.	1,500	"	" "
199	3 ^o id.	Id.	900	"	" "
200	Garde de 1 ^{re} classe . . .	Id.	1,620	"	" "
201	3 ^o commis	Ans.	900	"	" "
202	Garde de 2 ^o classe . . .	Bruxelles.	1,320	"	" "
203	Id.	Id.	1,320	"	" "
204	Pescur	Courtray.	960	"	" "
205	Garde de 2 ^o classe . . .	Id.	1,320	"	" "
206	Id.	Ans.	1,320	"	" 28 "
207	Id.	Gand.	1,320	"	" 1 août.
208	Chef de station	Braine-le-Comte.	1,200	"	" 12 "
209	Garde de 2 ^o classe . . .	Ostende.	1,320	"	" "
210	1 ^{er} commis	Bruxelles.	1,500	"	" "
211	Garde de 2 ^o classe . . .	Anvers.	1,320	"	" "
212	2 ^o commis	Bruges.	1,320	"	" "
213	Officier de police . . .	Anvers.	1,200	"	" "
214	3 ^o commis	Tirlemont.	900	"	" "
215	Garde de 2 ^o classe . . .	Ans.	1,320	"	" "
216	2 ^o commis	Bruxelles.	1,500	"	" "
217	Id.	Id.	1,200	"	" 17 sept.
218	Garde de 2 ^o classe . . .	Gand.	1,320	"	" "
219	Id.	Anvers.	1,320	"	" "
220	Receveur	Malines.	1,800	"	" "
221	Pescur	Tirlemont.	900	"	" "
222	3 ^o commis	Anvers.	900	"	" "
223	Garde de 2 ^o classe . . .	Bruxelles.	1,320	"	" "
224	2 ^o commis	Anvers.	1,200	"	" "
225	1 ^{er} id.	Courtray.	1,500	"	" "
226	Garde de 2 ^o classe . . .	Gand.	1,320	"	" "
227	Garçon de bureau . . .	Bruxelles (Midi).	720	"	" "
228	1 ^{er} commis	Bruxelles.	1,500	"	" "

N ^o D'ORDRE	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
229	Adjoint de police.	Bruxelles.	960	»	1838 17 septemb.
230	3 ^o commis	Wetteren.	900	»	» »
231	1 ^{er} id.	Bruxelles.	1,800	»	» »
232	3 ^o id.	Ostendo.	900	»	» »
233	Officier de police.	Termonde.	1,200	»	» »
234	3 ^o commis.	Id.	900	»	» »
235	Garçon de bureau	Malines.	720	»	» »
236	Garde de 3 ^o classe.	Termonde.	1,200	»	» »
237	3 ^o commis	Bruxelles.	1,200	»	» »
238	Garde de 2 ^o classe	Gand.	1,320	»	» »
239	3 ^o commis	Landen.	1,200	»	» »
240	Garde de 2 ^o cl. faisant fonct. de facteur	Mons.	1,320	»	» »
241	Officier de police	Ans.	1,200	»	» »
242	Garde de 2 ^o classe	Bruxelles.	1,320	»	» »
243	Id.	Ostende.	1,320	»	» »
244	2 ^o commis	Ans.	1,500	»	18 »
245	3 ^o id.	Gand.	1,200	»	20 »
246	Chef de station.	Malderen.	300	»	» »
247	Chef d'atelier	Malines.	6,000	»	21 »
248	Garde de 2 ^o classe	Anvers.	1,320	»	1 octobre.
249	Peseur	Bruxelles.	960	»	15 »
250	Garçon de bureau	Hal.	720	»	» »
251	2 ^o commis	Gand.	1,200	»	» »
252	Garçon de bureau	Tubise.	720	»	17 »
253	Portier.	Tirlemont.	780	»	19 »
254	1 ^{er} commis.	Bruxelles.	2,200	»	29 »
255	Garde de 2 ^o classe	Courtray.	1,320	»	30 »
256	Messager.	Bruxelles.	1,080	»	» »
257	Garde de 2 ^o classe	Saint-Trond.	1,320	»	» »
258	Id.	Gand.	1,320	»	1 novemb.
259	Id.	Tirlemont.	1,320	»	» »
260	Id.	Courtray.	1,320	»	» »
261	Id.	Ans.	1,320	»	» »
262	Id.	Bruxelles.	1,320	»	» »
263	Id.	Id.	1,320	»	» »
264	Portier.	Bruges.	780	»	» »
265	Garde de 2 ^o cl. faisant fonctions de facteur.	Anvers.	1,320	»	» »
266	Portier.	Ostende.	780	»	14 décemb.
267	Chef d'atelier.	Bruges.	2,500	»	25 »
268	Id.	Tirlemont.	3,500	»	» »
269	Id.	Ostende.	2,500	»	» »
270	Id.	Ans.	3,500	»	» »
271	Id.	Malines.	3,500	»	» »
272	Id.	Saint-Trond.	3,500	»	» »
273	Machiniste.	Anvers.	2,000	»	» »
274	Id.	Malines.	2,000	»	» »
275	Id.	Bruxelles.	2,000	»	» »
276	Id.	Id.	2,000	»	» »
277	Id.	Id.	2,000	»	» »
278	Id.	Ans.	2,000	»	» »
279	Id.	Saint-Trond.	2,000	»	» »
280	Id.	Gand.	2,000	»	» »
281	Id.	Malines.	2,000	»	» »
282	Id.	Id.	2,000	»	» »
283	Id.	Tirlemont.	2,000	»	» »
284	Id.	Id.	2,000	»	» »
285	Id.	Anvers.	2,000	»	» »
286	Id.	Gand.	2,000	»	» »
287	Id.	Courtray.	2,000	»	» »

N ^o	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAIEM.	INDEMNITÉ.	DATE
					DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
288	Machiniste	Bruxelles.	2,000	»	1838 25 décemb.
289	Id.	Gand.	2,000	»	»
290	Id.	Anvers.	2,000	»	»
291	Id.	Malines.	3,000	»	»
292	Id.	Id.	2,000	»	»
293	Id.	Tirlemont.	2,000	»	»
294	Id.	Bruxelles.	2,000	»	»
295	Id.	Malines.	2,000	»	»
296	Id.	Gand.	2,000	»	»
297	Id.	Bruxelles.	2,000	»	»
298	Id.	Malines.	2,000	»	»
299	Id.	Courtray.	2,000	»	»
300	Id.	Malines.	2,000	»	»
301	Id.	Saint-Trond.	2,000	»	»
302	Id.	Ans.	2,000	»	»
303	Id.	Bruxelles.	2,000	»	»
304	Id.	Bruges.	2,000	»	»
305	Id.	Malines.	2,000	»	»
306	Id.	Bruxelles.	1,200	»	»
307	Chauffeur	Malines.	1,200	»	»
308	Id.	Id.	1,200	»	»
309	Id.	Id.	1,200	»	»
310	Id.	Gand.	1,200	»	»
311	Id.	Id.	1,200	»	»
312	Id.	Id.	1,200	»	»
313	Id.	Bruxelles.	1,200	»	»
314	Id.	Id.	1,200	»	»
315	Id.	Ostende.	1,200	»	»
316	Id.	Anvers.	1,200	»	»
317	Id.	Tirlemont.	1,200	»	»
318	2 ^e commis	Ans.	1,000	»	»
319	1 ^{er} id.	Id.	1,800	»	1839 1 janvier.
320	3 ^e id.	Bruxelles.	1,200	»	» 30
321	2 ^e id.	Id.	1,500	»	»
322	Garde de 2 ^e classe . .	Gand.	1,320	»	»
323	Id. de 2 ^e classe fais. fonct. de facteur. .	Id.	1,320	»	» 1 février.
324	Surveillant de 3 ^e cl. .	Tirlemont.	1,200	600	»
325	Conducteur de 2 ^e cl. .	Bruxelles.	2,000	1,000	»
326	Surveillant de 2 ^e cl. .	Louvain.	1,500	635	» 13
327	Id.	Tirlemont.	1,500	665	» 23
328	Surveillant de 3 ^e cl. .	Steenbruggen.	1,200	600	»
329	Id.	Termonde.	1,200	600	»
330	Id.	Landen.	1,200	455	»
331	Id.	Capelle.	1,200	600	»
332	Cond. const. de 2 ^e cl.	Malines.	2,000	950	»
333	Ingén. mécan. de 3 ^e cl.	Id.	2,400	1,630	» 26
334	Surveillant de 3 ^e cl. .	Corbeek-Loo.	1,200	530	» 1 mars.
335	Id.	Bursel.	1,200	600	»
336	Surveillant de 1 ^{re} cl. .	Tirlemont.	1,800	860	»
337	Id. de 2 ^e cl.	Id.	1,500	720	»
338	Id. de 3 ^e cl.	Bautersem.	1,200	550	»
339	Commis-adjoint	Ans.	600	»	» 4
340	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	»	» 13
341	Commis	Braine-le-Comte.	1,200	»	»
342	Garçon de bureau . . .	Gand.	720	»	» 22
343	Adjoint de police. . .	Mons.	960	»	»
344	Id.	Malines.	960	»	» 1 avril.
345	Conducteur de 2 ^e cl., chef de station	Waremmé.	2,000	795	» 26
346	3 ^e commis	Id.	900	»	» 16 mai.

N ^o d'ordre.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE
					DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
347	Garde de 3 ^e classe . .	Bruxelles.	1,200	"	1839 29 juin.
348	Id.	Saint-Trond.	1,200	"	" "
349	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
350	Garde de 2 ^e classe . .	Gand.	1,320	"	" 1 juillet.
351	Id.	Id.	1,320	"	" "
352	Garde de 3 ^e classe . .	Courtray.	1,200	"	" "
353	Id. de 2 ^e classe . .	Id.	1,320	"	" "
354	Id. de 3 ^e cl. faisant fonctions de facteur.	Bruxelles.	1,200	"	" "
355	Garde de 3 ^e classe . .	Id.	1,200	"	" "
356	Id.	Id.	1,200	"	" 17 sept.
357	2 ^e commis dessinateur	Id.	1,500	"	" 1 octobre.
358	Ingénieur de 2 ^e classe.	Id.	3,200	2,500	" 20 "
359	Garde de 3 ^e classe . .	Id.	1,200	"	" 1 novemb.
360	Surveillant de 2 ^e cl. .	Ans.	1,500	660	" 19 décemb.
361	Id. de 1 ^{re} cl.	Malines.	1,800	900	1840 10 février.
362	1 ^{er} commis	Id.	2,200	"	" 14 mars.
363	Chef de bureau	Bruxelles.	1,800	"	" 18 "
364	Id. de station	Courtray.	1,200	"	" "
365	1 ^{er} commis	Bruxelles.	2,100	"	" "
366	2 ^e id.	Id.	1,500	"	" "
367	Commis adjoint	Id.	900	"	" "
368	3 ^e commis	Louvain.	1,200	"	" "
369	Surveillant principal .	Ostende.	2,100	1,010	" "
370	Chef de station et fonct. de garde-magasin . .	Malines.	2,100	"	" "
371	3 ^e commis	Ans.	900	"	" "
372	Id.	Bruxelles.	900	"	" "
373	Surveillant de 2 ^e classe	Id.	1,500	600	" 20 "
374	Peseur	Gand.	900	"	" 31 "
375	Ingén.-mécan. de 3 ^e cl.	Ans.	2,400	1,630	" 4 avril.
376	Conduct. de 2 ^e classe.	Malines.	2,000	1,007 50	" 5 "
377	Ingénieur de 3 ^e id. . .	Bruxelles.	2,400	1,800	" 29 "
378	Conduct. de 1 ^{re} id. . .	Id.	2,400	1,210	" 20 mar.
379	Inspecteur	Id.	6,000	3,000	" 30 juin.
380	Sous-ingénieur	Id.	2,000	1,600	" 14 juillet.
381	Surveil. de 1 ^{re} classe.	Id.	1,800	800	" 21 "
382	Chef d'atelier	Id.	2,500	"	" 6 août.
383	Id.	Courtray.	2,500	"	" "
384	Machiniste	Ans.	2,000	"	" "
385	Id.	Saint-Trond.	2,000	"	" "
386	Id.	Malines.	2,000	"	" "
387	Id.	Ostende.	2,000	"	" "
388	Id.	Tirlemont.	2,000	"	" "
389	Id.	Gand.	2,000	"	" "
390	Id.	Tirlemont.	2,000	"	" "
391	Id.	Bruges.	2,000	"	" "
392	Id.	Malines.	2,000	"	" "
393	Id.	Bruxelles.	2,000	"	" "
394	Adjoint de police. . . .	Bruges.	960	"	" "
395	Chauffeur	Gand.	1,200	"	" "
396	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
397	Id.	Courtray.	1,200	"	" "
398	Id.	Anvers.	1,200	"	" "
399	Id.	Malines.	1,200	"	" "
400	Id.	Gand.	1,200	"	" "
401	Id.	Anvers.	1,200	"	" "
402	Id.	Ans.	1,200	"	" "
403	Id.	Id.	1,200	"	" "
404	Id.	Malines.	1,200	"	" "
405	Id.	Id.	1,200	"	" "

N ^o D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
406	Chauffeur	Tirlemont.	1,200	»	1840 6 août.
407	Id.	Anvers.	1,200	»	» »
408	Id.	Bruges.	1,200	»	» »
409	Id.	Courtray.	1,200	»	» »
410	Id.	Bruxelles.	1,200	»	» »
411	Id.	Ostende.	1,200	»	» »
412	Id.	Bruges.	1,200	»	» »
413	Id.	Malines.	1,200	»	» »
414	Id.	Tirlemont.	1,200	»	» »
415	Surveillant de 3 ^e clas.	Id.	1,200	600	» 30 »
416	2 ^e commis dessinateur	Bruxelles.	1,500	»	» 17 sept.
417	Adjoint de police. . .	Ans.	960	»	» 15 octobre.
418	Surveillant de 1 ^{re} cl. .	Bruxelles.	1,800	650	» 30 novemb.
419	Id. de 2 ^e id.	Malines.	1,500	430	» »
420	2 ^e commis	Bruxelles.	1,200	»	1841 27 mars.
421	1 ^{er} id.	Id.	2,000	»	» 30 »
422	Inspect. des plantat.	Id.	3,000	»	» 31 »
423	Ingénieur de 2 ^e classe.	Anvers.	3,300	»	» 6 avril.
424	Surveillant de 2 ^e id. .	Id.	1,500	700	» »
425	Id. de 3 ^e id.	Id.	1,200	200	» »
426	Id. de 3 ^e id.	Id.	1,200	400	» »
427	Conducteur provincial	Id.	600	»	» »
428	Chef de recette f ^{onct} . de chef de station. .	Hal.	1,200	»	» 9 »
429	Chef de station	Deynze.	1,500	»	» »
430	1 ^{er} commis.	Gand.	2,100	»	» »
431	Id.	Bruxelles.	1,800	»	» »
432	Id.	Id.	1,800	»	» »
433	Id.	Id.	1,800	»	» »
434	Id.	Courtray.	2,400	»	» »
435	Id.	Bruxelles.	1,800	»	» »
436	Id.	Id.	1,800	»	» »
437	Id.	Liège.	1,800	»	» »
438	3 ^e id.	Bruxelles.	900	»	» »
439	2 ^e id.	Tirlemont.	1,200	»	» »
440	Id.	Anvers.	1,200	»	» »
441	Id.	Bruges.	1,320	»	» »
442	Id.	Bruxelles.	1,200	»	» »
443	Id.	Ostende.	1,200	»	» »
444	Id.	Bruxelles.	1,200	»	» »
445	Id.	Gand.	1,200	»	» »
446	Id.	Malines.	1,200	»	» »
447	Id.	Anvers.	1,200	»	» »
448	Id.	Ans.	1,200	»	» »
449	Id.	Bruxelles.	1,200	»	» »
450	Id.	Anvers.	1,200	»	» »
451	Id.	Hal.	1,200	»	» »
452	Id.	Malines.	1,500	»	» »
453	Id.	Courtray.	1,200	»	» »
454	Id.	Soignies.	1,200	»	» »
455	Id.	Louvain.	1,200	»	» »
456	Id.	Ans.	1,200	»	» »
457	Id.	Bruxelles.	1,200	»	» »
458	Id.	Id.	1,500	»	» »
459	Id.	Id.	1,500	»	» »
460	Id.	Id.	1,500	»	» »
461	Id.	Anvers.	1,500	»	» »
462	Commis	Bruxelles.	1,800	»	» »
463	3 ^e id.	Id.	600	»	» »
464	Id.	Gand.	900	»	» »
465	Id.	Bruxelles.	900	»	» »
466	Id.	Malines.	900	»	» »

N° L O U P	GRADES.	RESIDENCE	TRAITEM.	INDEMNIT.	DATE	
					DE LA NOMINATION DANS	L'ADMINISTRATION
467	3 ^e commis	Bruges.	900	"	1841	9 avril
468	Id.	Vilvorde.	900	"	"	"
469	Id.	Haerlebeke.	900	"	"	"
470	Id.	Tirlemont.	900	"	"	"
471	Expéditionnaire . . .	Bruxelles.	720	"	"	"
472	3 ^e commis	Anvers.	900	"	"	"
473	Id.	Malines.	900	"	"	"
474	Id.	Anvers.	900	"	"	"
475	Expéditionnaire . . .	Bruxelles.	1,080	"	"	"
476	3 ^e commis	Ostende.	765	"	"	"
477	Id.	Tirlemont.	900	"	"	"
478	Id.	Anvers.	900	"	"	"
479	Id.	Malines.	900	"	"	"
480	Commis	Bruxelles.	1,300	"	"	"
481	Id. expéditionn. . .	Gand.	1,500	"	"	"
482	3 ^e commis	Bruxelles.	900	"	"	"
483	Id.	Id.	900	"	"	"
484	Id.	Gand.	1,080	"	"	"
485	Id.	Liege.	900	"	"	"
486	Id.	Duffel.	900	"	"	"
487	Id.	Deynze.	900	"	"	"
488	Expéditionnaire . . .	Gand.	300	"	"	"
489	Id.	Id.	360	"	"	"
490	Commis-adjoint . . .	Id.	600	"	"	"
491	Id.	Courtray.	600	"	"	"
492	Commis autographe . .	Bruxelles.	900	"	"	"
493	Id. adjoint	Malines.	720	"	"	"
494	Expéditionnaire . . .	Gand.	600	"	"	"
495	Commis adjoint . . .	Id.	600	"	"	"
496	Id.	Liege.	600	"	"	"
497	Id.	Wetteren.	600	"	"	"
498	Id.	Bruxelles.	600	"	"	"
499	Id.	Waereghem.	600	"	"	"
500	Surveillant de 2 ^e cl. .	Ans.	1,200	"	"	"
501	Messenger.	Bruxelles.	1,080	"	"	"
502	Facteur de 2 ^e classe. .	Liege.	1,200	"	"	"
503	Id.	Malines.	1,200	"	"	"
504	Facteur-peseur. . . .	Aeltre.	1,080	"	"	"
505	Messenger.	Bruxelles.	900	"	"	"
506	Id.	Id.	1,080	"	"	"
507	Facteur de 2 ^e classe. .	Malines.	1,200	"	"	"
508	Id.	Gand.	1,200	"	"	"
509	Messenger.	Bruxelles.	1,200	"	"	"
510	Facteur de 1 ^{re} classe. .	Gand.	1,500	"	"	"
511	Id.	Bruxelles.	1,200	"	"	"
512	Facteur de 2 ^e classe. .	Ostende.	1,200	"	"	"
513	Id. peseur.	Soignies.	1,080	"	"	"
514	Messenger	Bruxelles.	900	"	"	"
515	Id.	Id.	960	"	"	"
516	Facteur peseur. . . .	Wetteren.	1,080	"	"	"
517	Garçon de bureau . .	Courtray.	720	"	"	"
518	Messenger.	Bruxelles.	600	"	"	"
519	Facteur de 2 ^e classe. .	Anvers.	1,200	"	"	"
520	Id.	Malines.	1,200	"	"	"
521	Facteur de 3 ^e classe. .	Ans.	900	"	"	"
522	Id. de 2 ^e classe. . .	Courtray.	1,200	"	"	"
523	Id. id.	Tirlemont.	1,200	"	"	"
524	Id. de 1 ^{re} classe. . .	Malines.	1,500	"	"	"
525	Id. peseur	Ostende.	1,080	"	"	"
526	Id. de 1 ^{re} classe. . .	Liege.	1,500	"	"	"
527	Id. de 2 ^e classe. . .	Bruxelles (Bogards).	1,200	"	"	"
528	Id. id.	Anvers.	1,200	"	"	"

N ^o NOMER	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
529	Facteur de 2 ^e classe. . .	Bruxelles (Bogards).	1,200	"	1841 9 avril.
530	Id. id.	Louvain.	1,200	"	" "
531	Id. de 1 ^{re} classe. . .	Bruxelles.	1,500	"	" "
532	Id. de 2 ^e classe. . .	Id.	1,200	"	" "
533	Id. id.	Id.	1,200	"	" "
534	Id. id.	Bruges.	1,200	"	" "
535	Id. id.	Gand.	1,200	"	" "
536	Facteur peseur.	Waereghem.	1,080	"	" "
537	Id.	Anvers.	1,080	"	" "
538	Id.	Haerlebeke.	1,080	"	" "
539	Peseur.	Bruxelles (Bogards).	900	"	" "
540	Id.	Liège.	900	"	" "
541	Id.	Louvain.	900	"	" "
542	Garde de 3 ^e classe. . .	Bruxelles.	1,200	"	" "
543	Id. de 1 ^{re} classe. . .	Gand.	1,500	"	" "
544	Id. de 3 ^e classe. . .	Bruxelles.	1,200	"	" "
545	Id.	Gand.	1,200	"	" "
546	Id.	Courtray.	1,200	"	" "
547	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
548	Id.	Gand.	1,200	"	" "
549	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
550	Id.	Malines.	1,200	"	" "
551	Id.	Ostende.	1,200	"	" "
552	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
553	Id.	Ostende.	1,200	"	" "
554	Id.	Ans.	1,200	"	" "
555	Id.	Id.	1,200	"	" "
556	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
557	Id.	Id.	1,200	"	" "
558	Id.	Id.	1,200	"	" "
559	Id.	Id.	1,200	"	" "
560	Id.	Id.	1,200	"	" "
561	Portier.	Id.	750	"	" "
562	Id.	Landen.	720	"	" "
563	Id.	Anvers.	600	"	" "
564	Id.	Wetteren.	780	"	" "
565	Id.	Deynze.	750	"	" "
566	Id.	Malines.	720	"	" "
567	Id.	Louvain.	750	"	" "
568	Id.	Malines.	700	"	" "
569	Garçon de bureau . . .	Id.	960	"	" "
570	Peseur.	Courtray.	900	"	" "
571	Portier.	Ans.	650	"	" "
572	Id.	Bruxelles.	800	"	" "
573	Peseur.	Gand.	900	"	" "
574	Portier.	Malines.	720	"	" "
575	Id.	Bruxelles.	950	"	" "
576	Id.	Id.	750	"	" "
577	Id.	Id.	800	"	" "
578	Id.	Anvers.	600	"	" "
579	Id.	Malines.	800	"	" "
580	Id.	Id.	600	"	" "
581	Facteur peseur.	Deynze.	1,080	"	" "
582	Portier.	Gand.	900	"	" "
583	Conducteur de 1 ^{re} cl. .	Ostende.	2,400	1,200	" 10 avril.
584	Id. de 3 ^e cl.	Bruxelles.	1,500	740	" "
585	Surveillant de 1 ^{re} cl. .	Malines.	1,800	800	" "
586	Id.	Gand.	1,800	800	" "
587	Surveillant de 2 ^e cl. .	Bruges.	1,500	"	" "
588	Id.	Bruxelles.	1,500	"	" "
589	Id.	Malines.	1,500	740	" "
590	Id.	Audeghem.	1,500	"	" "

N ^o D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEMNITÉ.	DATE
					DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
591	Surveillant de 2 ^e classe	Bruxelles.	1,500	400	1841 10 avril.
592	Id.	Malines.	1,500	"	" "
593	Id.	Gand.	1,500	400	" "
594	Id.	Malines.	1,500	"	" "
595	Id.	Tirlemont.	1,500	"	" "
596	Id.	Corswarem.	1,500	"	" "
597	Id.	Malines.	1,500	"	" "
598	Id.	Bruxelles.	1,500	"	" "
599	Id.	Malines.	1,500	"	" "
600	Id.	Id.	1,500	"	" "
601	Id.	Gand.	1,500	"	" "
602	Surveillant de 3 ^e classe	Bruxelles.	1,200	"	" "
603	Id.	Loth.	1,200	"	" "
604	Id.	Ledeberg.	1,200	"	" "
605	Id.	Vilvorde.	1,200	"	" "
606	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
607	Id.	Landen.	1,200	"	" "
608	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
609	Id.	Hal.	1,200	"	" "
610	Id.	Tirlemont.	1,200	300	" "
611	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
612	Id.	Mons.	1,200	"	" "
613	Id.	Saint-Trond.	1,200	"	" "
614	Id.	Ans.	1,200	"	" "
615	Id.	Landen.	1,200	"	" "
616	Id.	Velm.	1,200	"	" "
617	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
618	Id.	Id.	1,200	"	" "
619	Id.	Vilvorde.	1,200	600	" "
620	Id.	Louvain.	1,200	"	" "
621	Surveillant de 2 ^e classe	Bruxelles.	1,500	600	" "
622	Id. de 3 ^e id.	Ruysbroeck.	1,200	"	" "
623	Id.	Landen.	1,200	"	" "
624	Id.	Waereghem.	1,200	"	" "
625	Facteur de 3 ^e classe .	Duffel.	900	"	" "
626	Asp. conduct. méc. .	Malines.	1,000	"	" "
627	Id.	Id.	1,000	"	" "
628	3 ^e commis dessinateur	Id.	1,200	"	" "
629	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
630	Id.	Malines.	1,200	"	" "
631	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
632	Id.	Waremmes.	1,200	"	" "
633	Id.	Malines.	1,200	"	" "
634	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" "
635	Id.	Malines.	1,200	"	" "
636	Id.	Id.	1,200	"	" "
637	Id.	Tirlemont.	1,200	"	" "
638	4 ^e id.	Bruxelles.	1,080	"	" "
639	Id.	Ans.	900	"	" "
640	Id.	Malines.	900	"	" "
641	A de-surveillant . . .	Bruxelles.	900	"	" "
642	Id. . . .	Malines.	900	"	" "
643	Id. . . .	Deynze.	900	"	" "
644	Id. . . .	Bruxelles.	900	"	" "
645	Id. . . .	Malines.	900	"	" "
646	Surveillant de 3 ^e classe	Bruxelles.	1,200	"	" "
647	Id.	Louvain.	900	"	" "
648	Expéditionnaire . . .	Malines.	400	"	" "
649	4 ^e commis dessinat. .	Bruxelles.	900	"	" "
650	Architecte	Id.	3,200	"	" 9 mai.
651	Surnuméraire	Ostende.	"	"	" 11 "
652	Ingén. méc. de 2 ^e clas.	Bruxelles.	3,200	2,500	" 14 "

N ^o D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	INDEFINITE.	DATE DE LA NOMINATION DANS L'ADMINISTRATION.
653	Sous-ingén.-mécanic.	Malines.	2,000	1,600	1841 14 mai.
654	Conducteur de 3 ^e clas.	Bruxelles.	1,500	500	" 17 "
655	Peseur	Ostende.	720	"	" " "
656	3 ^e commis dessinateur	Bruxelles.	1,200	"	" 23 juin.
657	3 ^e commis	Id.	900	"	" 9 juillet.
658	2 ^e commis dessinateur	Id.	1,500	"	" 14 "
659	Expéditionnaire . . .	Id.	900	"	" 28 "
660	3 ^e commis	Saint-Trond.	1,000	"	" 25 août.
661	Conducteur de 1 ^o cl.	Ostende.	2,400	1,200	" 29 sept.
662	Adjoint de police. . .	Malines.	960	"	" 8 octobre.
663	Id.	Gand.	960	"	" " "
664	Id.	Courtray.	960	"	" " "
665	Machiniste.	Tirlemont.	2,000	"	" 18 "
666	Chauffeur	Malines.	1,200	"	" " "
667	Id.	Saint-Trond.	1,200	"	" " "
668	Id.	Malines.	1,200	"	" " "
669	Id.	Ans.	1,200	"	" " "
670	Id.	Tirlemont.	1,200	"	" " "
671	Id.	Bruxelles.	1,200	"	" " "
672	Id.	Tirlemont.	1,200	"	" " "
673	Id.	Id.	1,200	"	" " "
674	Id.	Id.	1,200	"	" " "
675	3 ^e commis	Termonde.	1,000	"	" 19 "
676	Commis-adjoint . . .	Bruxelles.	720	"	" " "
677	3 ^e commis	Louvain.	900	"	" " "
678	Adjoint de police. . .	Anvers.	960	"	" " "
679	Messenger	Bruxelles.	900	"	" 31 "
680	Garde de 3 ^e classe . .	Id.	1,200	"	" " "
681	2 ^e commis	Jurbise.	1,200	"	" " "
682	3 ^e id.	Bruxelles.	900	"	" 11 novemb.
683	Mécanicien	Id.	"	"	" 9 décemb.
684	Id.	Malines.	"	"	" " "
685	Id.	Id.	"	"	" " "
686	Id.	Id.	"	"	" " "
687	Id.	Id.	"	"	" " "
688	Id.	Id.	"	"	" " "
689	Id.	Tirlemont.	"	"	" " "
690	Id.	Ans.	"	"	" " "
691	Dessinateur de 3 ^e cl. .	Bruxelles.	1,200	"	" 10 "
692	Expéditionnaire . . .	Id.	900	"	" " "
693	Surveillant de 2 ^e cl. .	Soignies.	1,500	"	" 11 "
694	Id. de 3 ^e cl.	Id.	1,200	"	" " "
695	Id. id.	Jurbise.	1,200	"	" " "
696	Chef d'atelier	Gand.	2,500	"	" 28 "
697	Machiniste.	Malines.	2,000	"	" " "
698	Id.	Courtray.	2,000	"	" " "
699	Chauffeur	Malines.	1,200	"	" " "
700	Id.	Gand.	1,200	"	" " "
701	Id.	Id.	1,200	"	" " "
702	Id.	Id.	1,200	"	" " "
703	Id.	Courtray.	1,200	"	" " "
704	1 ^{er} commis	Bruxelles.	2,000	"	" 29 "

(63)

N° 21.

QUESTION.

La section centrale demande un état des fonctionnaires et employés attachés *temporairement* au chemin de fer, avec indication de la rétribution qu'ils reçoivent de ce chef.

Voir l'état suivant.

ANNEXE A DU N° 21.

État indiquant, par rang d'ancienneté, les noms, domicile, grade et traitements des employés temporaires ou à l'essai.

N. D'ORDRE	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEMENT.	DATE DE L'ADMISSION A L'ESSAI.
1	Facteur à l'essai	Vilvorde.	900	1837. 1 ^{er} août.
2	Chauffeur à l'essai	Bruxelles.	1,200	1838. 1 ^{er} juillet.
3	Aide-timbreur.	Id.	600	1840. En avril.
4	Chef da'telier.	Anvers.	2,300	" 1 novembre.
5	1 ^{er} commis	Bruges.	1,800	1841. 1 ^{er} avril.
6	Facteur.	Gand.	1,200	" 20 "
7	3 ^e commis	Bruxelles.	900	" 3 juin.
8	Surnuméraire.	Id.	"	" "
9	Id.	Malines.	"	" "
10	Id.	Bruxelles.	"	" "
11	Id.	Id.	"	" "
12	Id.	Id.	"	" "
13	Id.	Id.	"	" "
14	Id.	Id.	"	" "
15	Facteur.	Id.	900	" "
16	Id.	Id.	900	" "
17	Id.	Id.	900	" "
18	Id.	Id.	900	" "
19	Id.	Id.	900	" "
20	Id.	Id.	900	" "
21	Id.	Id.	900	" "
22	Id.	Id.	900	" "
23	Id.	Id.	900	" "
24	Id.	Id.	900	" "
25	Surnuméraire.	Anvers.	"	" "
26	Facteur.	Id.	900	" "
27	Id.	Id.	900	" "
28	Id.	Id.	900	" "
29	Id.	Id.	900	" "
30	Id.	Id.	900	" "
31	Id.	Id.	900	" "
32	Id.	Termonde.	900	" "
33	3 ^e commis	Gand.	900	" "
34	Facteur.	Id.	900	" "
35	Id.	Id.	900	" "
36	Id.	Id.	900	" "
37	Id.	Id.	900	" "
38	Surnuméraire.	Bruges.	"	" "
39	Facteur.	Id.	900	" "
40	Id.	Ostende.	900	" "
41	Id.	Courtray.	900	" "
42	Surnuméraire	Louvain.	"	" "
43	Facteur.	Id.	900	" "
44	Id.	Id.	900	" "
45	Id.	Id.	900	" "
46	Id.	Tirlemont.	900	" "
47	Id.	St-Trond.	900	" "
48	3 ^e commis	Ans.	900	" "
49	Surnuméraire.	Id.	"	" "
50	Facteur.	Id.	900	" "
51	Id.	Id.	900	" "
52	Id.	Id.	900	" "
53	Id.	Id.	900	" "
54	Id.	Id.	900	" "
55	Id.	Id.	900	" "

N ^O D'ORDRE.	GRADES.	RÉSIDENCE.	TRAITEMENT.	DATE DE L'ADMISSION A L'ESSAI.
56	Facteur.	Courtray.	900	1841. 1 ^{er} juillet.
57	Surnuméraire.	Bruxelles.	"	" 20 août.
58	Garde-convoi.	Id.	900	" "
59	Id.	Id.	900	" "
60	Id.	Id.	900	" "
61	Surnuméraire	Malines.	"	" "
62	Id.	Waereghen.	"	" "
63	Id.	Gand.	"	" "
64	Id.	Hal.	"	" "
65	Id.	Louvain.	"	" 25 août.
66	Id.	Anvers.	"	" 11 septembre.
67	Id.	Bruxelles.	"	" "
68	Id.	Tubise.	"	" "
69	Id.	Bruxelles.	"	" 8 octobre.
70	Id.	Malines.	"	" "
71	Id.	"	"	" "
72	Id.	Bruxelles.	"	" "
73	Id.	Id.	"	" "
74	Id.	Id.	"	" "
75	Id.	Gand.	"	" "
76	Id.	Bruges.	"	" "
77	Id.	"	"	" "
78	Id.	Bruxelles.	"	" "
79	Garde-convoi.	Gand.	900	" "
80	Id.	Ostende.	900	" "
81	Id.	Ans.	900	" "
82	Id.	Bruxelles.	900	" "
83	Id.	Id.	900	" "
84	Id.	Ans.	900	" "
85	Peseur	Tubise.	900	" 29 octobre.
86	Surnuméraire.	Bruxelles.	"	" 8 novembre.
87	Id.	Mons.	"	" "
88	Id.	Jurbise.	"	" "
89	Id.	Id.	"	" "
90	Id.	Gand.	"	" "
91	Id.	Id.	"	" "
92	Id.	Braine-le-Comte.	"	" "
93	Garde-convoi.	Bruxelles.	900	" "
94	Id.	Ostende.	900	" "
95	Id.	Courtray.	900	" "
96	Id.	Mons.	900	" "
97	Id.	Bruxelles.	900	" "
98	Id.	Mons.	900	" "
99	Id.	Anvers.	900	" "
100	Id.	Mons.	900	" 30 novembre.
101	Surnuméraire.	Braine-le-Comte.	"	" 22 décembre.
102	Id.	"	"	" "
103	Id.	Bruxelles.	"	" "
104	Id.	Mons.	"	" 30 décembre.
105	Id.	Id.	"	" "
106	Id.	Soignies.	"	" "

N° 22.

QUESTION.

Quand et comment des frais de route et de séjour sont-ils alloués aux fonctionnaires de l'administration des chemins de fer de l'État et sur quel pied ces frais sont-ils liquidés.

RÉPONSE.

Les ingénieurs, conducteurs et surveillants attachés aux lignes des chemins de fer en construction et en exploitation qui, par la nature de leurs fonctions, sont astreints à des déplacements, touchent, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 21 décembre 1838, et par abonnement une indemnité pour frais de voyage, dont le maximum ne peut, dans aucun cas, dépasser la moitié du traitement affecté au grade.

Cette indemnité peut varier entre zéro et la limite maximum, eu égard au zèle déployé par l'employé et aux déplacements auxquels il a été astreint, mais elle ne constitue point un droit acquis comme le traitement même.

Les ingénieurs jouissent, en outre, de frais de bureau calculés pour les ingénieurs de 1^{re} et 2^e classe à raison de fr. 900, par an, et pour les ingénieurs de 3^e classe et les sous-ingénieurs, à raison de fr. 600, par an.

Deux inspecteurs sont attachés au service des recettes, marchandises et bagages. L'un de ces fonctionnaires, outre son traitement, jouit d'un traitement variable, dont le minimum, aux termes de l'arrêté royal du 30 juin 1840, qui le nomme, ne peut être, dans aucun cas, inférieur à fr. 3,000, eu égard à la position qu'il a abandonnée à Bruges.

L'autre inspecteur ne touche aucune indemnité en dehors de son traitement, mais est en réclamation à cet égard.

Les trois contrôleurs de la même administration reçoivent une indemnité de fr. 1,500, chacun à titre de frais de séjour.

Les autres fonctionnaires et employés du service de l'exploitation ne jouissent d'aucune indemnité en dehors de leur traitement. Il est fait exception à cette règle pour ceux qui viennent à être chargés d'une mission spéciale ou qui rendent des services extraordinaires.

N° 23.

QUESTION.

Les employés temporaires du chemin de fer ne sont-ils admis qu'avec l'autorisation préalable du chef du département.

RÉPONSE.

Aucun employé, pas même les employés à l'essai, ne sont admis dans l'administration des chemins de fer qu'en vertu d'une autorisation préalable du ministre.

Des instructions positives ont été données à cet égard à diverses reprises, des punitions sévères sont infligées aux fonctionnaires qui s'en écartent.

N^o 24.

QUESTION.

Elle demande si le personnel existant n'est pas trop considérable et hors de proportion avec les besoins du service, en sorte qu'il faudrait placer l'excédant sur les sections à ouvrir, en évitant de faire de nouvelles nominations.

RÉPONSE.

En égard à la complication du système actuellement en vigueur pour le transport des marchandises et leur remise à domicile, le personnel de l'administration est plutôt insuffisant que trop considérable pour les besoins du service.

Ainsi, par exemple, à la station d'Ans, le personnel des facteurs seul devrait être de 60 au moins pour satisfaire à toutes les exigences du commerce. Il n'est cependant aujourd'hui que de 17 facteurs; mais aussi, la plupart des chariots de marchandises ne sont pas accompagnés par des facteurs de l'administration. Aussi, pour le cas où les plans inclinés d'Ans à Liège, ne pourraient pas être mis en exploitation pour les marchandises, le 15 février prochain, l'administration serait obligée d'augmenter encore le personnel de la station d'Ans.

Au surplus, toutes les fois qu'il a été possible de diminuer le personnel, sans nuire au service, l'administration en a saisi l'occasion avec empressement; en plaçant sur les lignes nouvelles le plus grand nombre possible d'employés déjà attachés à l'exploitation.

N^o 25.

QUESTION.

Elle désire savoir si le gouvernement aurait l'intention de démolir, dans certaines stations, des constructions récemment achevées et d'imposer, par là, de nouvelles charges au trésor public.

RÉPONSE.

Il n'est jusqu'ici, en aucune manière, question de démolir, au préjudice du Trésor, des constructions faites récemment dans certaines stations.

Pour éviter même qu'il puisse en être question plus tard, par suite de ce que les ingénieurs-constructeurs se seraient trompés sur les véritables besoins de l'exploitation, les architectes attachés aux diverses lignes en construction ont été placés sous la direction supérieure de l'ingénieur en chef, directeur des chemins de fer en exploitation.

QUESTION.

Elle fait observer qu'avant de faire des améliorations sur les sections en exploitation, il est rationnel d'achever les lignes décrétées qui doivent mettre le pays en rapport avec les chemins de fer allemands et français.

RÉPONSE.

Les améliorations sur les sections en exploitation, exécutées jusqu'ici, ne constituent pas une dépense de luxe; elles étaient indispensables pour assurer une bonne exploi-

tation. Dans tous les cas, elles ne porteront pas préjudice à l'achèvement des lignes vers la France et l'Allemagne. Nos chemins de fer seront, dans le courant de l'année, livrés à la circulation jusqu'aux frontières de France, dans les deux directions de Valenciennes et de Lille, et les travaux sont poussés avec une telle activité vers les frontières de Prusse, que les ingénieurs et entrepreneurs osent presque assurer que l'exploitation de cette ligne pourra se faire jusqu'en Prusse, avant la fin du premier semestre de 1843.

N^o 26.

QUESTION.

Elle désire savoir quelle sera l'étendue des sections à ouvrir en 1842.

RÉPONSE.

Les sections dont l'ouverture en 1842 doit être regardée comme probable, sont celles :

	Longueur.
Vers le 15 février pour les marchandises d'Ans à Liège.	7 kilomètres.
Vers la fin de mars pour les voyageurs, id.	7
Vers la fin de juillet, de Liège à Chaudfontaine.	7
Vers le mois de septembre, de Chaudfontaine à Pépinster et Veeriers	17
Vers le mois d'août, de Courtrai à Mouscron et à Tournay. . . .	36
Vers le mois de juin, de Mons à Quiévrain.	17
Ensemble.	84 kilomètres.

ou environ 17 lieues de 5,000 mètres.

N^o 27.

QUESTION.

La section centrale demande si c'est par suite de l'insuffisance des études préliminaires que les frais de construction ont parfois dépassé considérablement les prévisions, ainsi que le montant des soumissions.

RÉPONSE.

Les excédants de dépense signalés par la section centrale, ont diverses causes qui varient suivant les circonstances, les localités et les entreprises. Il serait donc difficile de répondre ici en termes généraux.

Le Ministre des travaux publics se propose de donner des explications détaillées sur les divers excédants de dépenses dans le prochain compte-rendu.

Il y a des excédants de dépense sur toutes les lignes, mais principalement sur celle de l'Est; là, pour ce qui concerne les travaux de la Meuse vers la frontière de Prusse, le gouvernement se trouve en présence de réclamations qui, si elles devaient être admises, porteraient la dépense d'exécution des travaux au double environ des sommes pour lesquelles ils ont été primitivement entrepris; cette affaire, sur laquelle le Ministre des travaux publics a ordonné une instruction qui approche de son terme et à laquelle il se propose de donner personnellement tous ses soins, est, par sa portée financière, l'une des plus graves qui se soient présentées depuis que l'on s'occupe de travaux publics en Belgique.

N^o 28.

QUESTION.

La section centrale désire savoir pourquoi l'on s'écarte de la voie des adjudications publiques, lorsqu'il s'agit de travaux complémentaires, de l'importance de ceux exécutés, entr'autres, au pont du Val-Benoît et à la section de la Meuse à Pépinster

RÉPONSE.

Si, par travaux complémentaires on entendait des travaux distincts indépendant des travaux primitivement adjugés, à ajouter à ces derniers après leur achèvement, alors il serait certainement possible d'adjuger les travaux complémentaires, tout comme on a adjugé ceux des entreprises primitives. Mais, le plus souvent, les travaux complémentaires ne sont que des changements ou améliorations apportés aux projets primitifs, de sorte qu'ils ne font qu'un tout avec l'ouvrage adjugé dans le principe et doivent s'exécuter simultanément.

C'est ainsi qu'au pont du Val-Benoît, les murs de quais ont été allongés, le cube de la pierre de taille a été augmenté par suite de changements dans l'appareil, et qu'une nouvelle disposition des parapets a entraîné des travaux complémentaires non prévus.

En ce qui concerne la section de la Meuse à Pépinster, il est arrivé que des tranchées, qui, suivant le projet, devaient être ouvertes sur la largeur d'une voie, n'ont pu s'exécuter, dès le principe, que sur la largeur de deux voies; que des ouvrages d'art non prévus, ponts, viaducs, perrés, etc, ont dû s'intercaler aux ouvrages prévus et ont remplacé une partie des remblais primitivement projetés, que des souterrains allongés parfois considérablement ont remplacé une partie des tranchées prévues.

N° 29.**QUESTION.**

Elle désire avoir des développements dans le genre de ceux fournis en 1841 par le gouvernement sur toutes et chacune des dépenses d'exploitation du rail-way, tant par régie que sur mandats liquidés par la cour des comptes.

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-joint, pour satisfaire à sa demande, un tableau indiquant les dépenses d'exploitation soldées à la date du 31 décembre 1841, ainsi qu'un relevé des dépenses de la même nature, dont les pièces sont parvenues au département depuis le 31 décembre 1841 jusqu'au 24 janvier 1842.

En résumant ces deux tableaux on trouve :

1° Que le montant de l'allocation pour l'art. 1 ^{er} étant de . . . fr.	750,000 00
Et les dépenses soldées et en liquidation au 24 janvier de	738,906 77
Il ne reste plus disponible sur l'art. 1 ^{er} , au 24 janvier, que	<u>11,093 23</u>
2° Que le montant de l'allocation de l'art. 2, réuni à celui du crédit supplémentaire demandé, étant de	2,596,400 00
Et les dépenses en liquidation au 24 janvier, de	2,309,919 82
Il reste disponible à cette même époque, sur l'art. 2, une somme de	<u>286,480 18</u>
3° Que le montant de l'allocation pour l'art. 3, réuni à celui du crédit supplémentaire demandé, étant de	1,110,600 00
Et les dépenses soldées et en liquidation à la date ci-dessus, de . .	1,096,911 25
Il reste disponible, à la date du 24 janvier, sur l'art. 3	<u>13,688 75</u>

Je ferai remarquer à la section centrale que le restant disponible sur les art. 1^{er} et 3 sera à peine suffisant pour payer les dépenses effectuées sur chacun de ces articles, et dont les pièces n'ont pu encore être transmises au département.

Quant à la somme de fr. 286,480-18, encore disponible sur l'art. 2, la direction des chemins de fer en exploitation a annoncé qu'elle avait à transmettre à l'approbation ministérielle, dans un délai rapproché, des pièces de dépenses pour une valeur de fr. 257,962-91; le restant disponible sera donc alors réduit à fr. 28,517-27, somme qui pourra probablement encore être absorbée par les créances arriérées de l'exercice 1841.

N° 30.**QUESTION.**

La section centrale demande un état de situation du magasin central de Malines, à la fin de l'exercice 1840 et de l'exercice 1841.

RÉPONSE.

L'état demandé par la section centrale sera déposé sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

N° 31.**QUESTION.**

Elle désire savoir s'il y a un contrôle et quel en est le mode pour constater les entrées et les sorties

RÉPONSE.

Le contrôle des objets de consommation porte sur plusieurs points :

Tous les objets sont examinés par une *commission de réception*, composée de quatre ingénieurs de l'administration.

Le fournisseur assiste aux réceptions. Les réunions ont lieu par suite de convocation par écrit faite par le directeur et adressée aux fournisseurs, ainsi qu'aux membres de la commission de réception.

Les objets fournis sont envoyés par l'entrepreneur au magasin de réception à Malines (le magasin de réception est entièrement distinct et séparé du magasin central); une facture de l'envoi, signée par l'entrepreneur et certifiée par le préposé du magasin de réception, après vérification provisoire quant à la quantité, est envoyée à la direction. Tous les objets fournis sont soumis à l'examen de la commission de réception en présence du fournisseur ou de son délégué. Le résultat de l'examen, quant à la qualité et à la quantité, est consigné sur un procès-verbal signé par tous les membres de la commission et qui est soumis à l'approbation du directeur. Si des objets sont rebutés, le directeur en donne avis au fournisseur, en lui faisant connaître les motifs du rejet, et en l'invitant à les faire enlever du magasin de réception provisoire et à les remplacer dans le délai fixé au cahier des charges.

Le ministre est informé régulièrement des rejets et de leurs motifs.

Sur le vu du procès-verbal, les objets acceptés sont remis par le préposé du *magasin de réception*, au garde-magasin central, et la responsabilité du premier de ces fonctionnaire cesse à partir de cet instant.

Le procès-verbal déposé à la direction constate, de cette manière, les entrées au *magasin central*. Le garde-magasin est responsable de toutes les quantités portées aux procès-verbaux.

Les délivrances du magasin central se font sur le vu de *bons* délivrés par les chefs de service et contre *récépissés* de la part des fonctionnaires auxquels ces délivrances sont faites et qui doivent en surveiller et ordonner l'emploi. Tous les mois un état de situation du magasin central est dressé par le garde-magasin et vérifié dans les bureaux de la direction, au moyen, d'une part, des procès-verbaux constatant les entrées, et, d'autre part, des récépissés constatant les sorties pendant le mois.

L'état de situation est, après cette vérification, arrêté par le directeur et toutes les pièces à l'appui sont conservées dans les archives de l'administration.

De temps en temps, et à des époques non déterminées, le directeur ordonne que la situation du magasin central soit confrontée avec les états de situation.

Cette vérification se fait sans que le garde-magasin puisse en être informé à l'avance.

L'objet étant parvenu entre les mains de celui qui doit s'en servir ou qui doit en surveiller et ordonner l'emploi, l'administration possède encore le moyen de vérifier si, dans l'usage qui s'en fait, il ne se commet point d'abus.

Et d'abord, afin d'éviter que les demandes des employés n'excèdent les besoins du service, elle exige que les objets ne soient délivrés du magasin central que sur le vu de *bons* délivrés par les ingénieurs ou chefs de service qui ont la haute surveillance de l'emploi de ces objets. Les bons renvoyés à la direction servent encore à contrôler les sorties du magasin central.

Chaque station envoie, tous les mois, à la direction un état de situation de ses approvisionnements constatant ce qu'elle a reçu et ce qu'elle a consommé pendant le mois. Cet état doit, quant aux entrées, cadrer avec les récépissés envoyés au magasin central, et, par conséquent, avec les sorties de ce magasin.

La consommation dans les stations est soumise à un contrôle sévère, qui résulte de la comparaison que l'on établit entre les consommations de toutes les stations d'une même ligne, puis des stations d'une ligne à celles d'une autre.

Tout le service, tel qu'il est décrit ci-dessus, tant pour le contrôle du magasin central que pour celui des stations, est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1840, sauf quelques légères modifications.

N^o 32.

QUESTION.

Elle désire avoir un état d'approvisionnement des charbons, à la fin de 1840 et de 1841, avec indication des prix d'adjudication en 1840 et 1841.

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-joint un tableau indiquant la situation des charbons aux époques demandées et un autre renseignant les divers prix d'adjudication des charbons en 1840 et 1841.

Le premier de ces tableaux indique en outre sur quel budget ont été imputés les charbons restant en approvisionnement à la fin de chacun de ces exercices. Afin d'expliquer comment il se fait, qu'au 31 décembre 1841, il restait en approvisionnement des charbons pour une valeur de fr. 22,511-53, imputée sur le budget de 1841, l'on a cru utile de joindre un troisième tableau indiquant les quantités et les prix de charbons payés sur le budget de 1841, qui seront employés en 1842, ainsi que les quantités et les prix des charbons payés sur le budget de 1842 et qui ont été employés en 1841.

ANNEXE A AU N^o 32.

Tableau indiquant le prix des charbons en 1840 et 1841.

DESIGNATION DES FOURS.	NOMS DES FOURNISSEURS.	PRIX PAR MÈTRE CUBE		MARCHES EN VERTU DESQUELS LES CHARBONS SONT FOURNIS.	
		1840.	1841.		
Monplaisin.....	François.....	23 50	»	Adjudication du 1 ^{er} avril 1840.	
	Gendebien.....	20 00	»	Id. id.	
	Brunfaut.....	»	18 10	Id. du 30 décembre 1840.	
Anvois.....	Accarain.....	23 00	»	Id. du 1 ^{er} avril 1840.	
	Megœul-Pousset.....	23 00	»	Id. id.	
	Kupper.....	»	23 00	Soumission du 15 juillet 1841.	
Gand.....	Accarain.....	20 00	»	Adjudication du 1 ^{er} avril 1840.	
	Megœul-Pousset.....	20 00	»	Id. id.	
	Pousset.....	»	18 00	Id. du 30 décembre 1840.	
	Dubern.....	»	16 00	Id. id.	
	Braconnier.....	14 00	»	Id. du 1 ^{er} avril 1840.	
	Behr.....	15 40	»	Id. id.	
	Behr.....	»	14 80	Id. du 30 décembre 1840.	
Ans.....	Waltery.....	15 00	»	Soumission du 3 juin 1840.	
	Waltery.....	»	16 00	Id. du 11 avril 1841.	
	David.....	»	17 00	Id. du 7 janvier 1841.	
	»	»	14 00	Id. du 8 avril 1841.	
	»	»	14 00	Id. du 23 janvier 1841.	
	Nichotte.....	»	13 50	Id. du 19 mars 1841.	
Malines.....	Kupper.....	22 60	»	Adjudication du 1 ^{er} avril 1840.	
	Accarain.....	22 50	»	Id. id.	
	Dubern.....	»	18 10	Id. du 30 décembre 1840.	
	François.....	»	18 50	Soumission du 5 novembre 1841.	
Ostende.....	Megœul-Pousset.....	21 00	»	Adjudication du 1 ^{er} avril 1840.	
	»	21 50	»	»	
	Lewillo.....	19 75	»	Id. du 30 décembre 1840.	
Hal.....	Dubern.....	17 00	»	Id. id.	
	Kupper.....	»	23 50	Soumission du 15 juillet 1841.	
	Brunfaut.....	»	17 60	Adjudication du 30 décembre 1840.	
			»	17 60	Soumission du 27 avril 1841.

Nota. Les charbons livrés en 1841, par M. Dubern, à Gand, Malines et Ostende, ont été trouvés tellement impropres à la fabrication du coak, que l'on a été obligé de résilier les marchés approuvés et de faire fournir par d'autres entrepreneurs, à des prix plus élevés, les charbons nécessaires pour les approvisionnements.

ANNEXE B AU N^o 32.

Tableau indiquant les quantités et les prix des charbons qui ont été payés sur le budget de 1841 et qui seront employés en 1842, ainsi que les quantités et les prix des charbons payés sur le budget de 1842 et qui ont été employés en 1841.

DESIGNATION DES LIEUX	QUANTITÉS		SOMMES	
	Payés sur le budget de 1841 et qui seront employés en 1842	Payés sur le budget de 1841 et qui ont été employés en 1841	Payés sur le budget de 1841 p ^r charbons qui seront employés en 1842	Payés sur le budget de 1842 p ^r charbons qui ont été employés en 1841
	Mètres cubes	Mètres cubes	Francs	Francs
Ostende	»	351.876	»	6,984 74
Gand.	211.173	404.420	2,743 25	7,279 36
Malines.	»	302.637	»	3,310 50
Anvers.	374.000	45.500	5,049 00	864 50
Nonplaisir	174.630	14.000	3,160 80	243 04
Ans	582.000	7.000	7,857 00	93 80
Hal	210.198	»	3,699 48	»
Totaux	1,552.001	1,125.453	22,511 53	20,776 14

ANNEXE C AU N° 32.

Tableau indiquant les quantités et les prix des charbons restants au 31 décembre 1840 et au 31 décembre 1841.

DESIGNATION DES FOURS.	QUANTITÉS DES CHARBONS EN APPROVISIONNEMENT								PRIX DES CHARBONS EN APPROVISIONNEMENT							
	AU 31 DÉCEMBRE 1840.			TOTAL	AU 31 DÉCEMBRE 1841.			TOTAL.	AU 31 DÉCEMBRE 1840.			TOTAL.	AU 31 DÉCEMBRE 1841.			TOTAL.
	PAYÉS SUR LE BUDGET DE				PAYÉS SUR LE BUDGET DE				PAYÉS SUR LE BUDGET DE				PAYÉS SUR LE BUDGET DE			
	1839.	1840.	1841.	1840.	1841.	1842.	1839.	1840.	1841.	1840.	1841.	1842.				
	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Mét. cub.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ostende.....	»	160,420	500,179	660,599	»	»	116,635	116,635	»	3,449 03	10,753 85	14,202 88	»	»	2,315 20	2,315 20
Gand.....	78,800	»	184,649	263,449	»	211,173	2,892,757	3,103,930	1,891 20	»	3,692 98	5,584 18	»	2,745 25	53,898 13	56 643 33
Malines.. ..	»	»	910,887	910,887	»	»	1,380,667	1,380,667	»	»	20,515 36	20,515 36	»	»	24,474 12	24,474 12
Auvers.....	»	»	90,104	90,104	»	374,000	1,009,134	1,384,134	»	»	2,072 39	2,072 39	»	5,049 00	19,173 55	24 222 55
Vonplaisir....	»	66,034	555,447	621,481	»	174,630	243,147	417,777	»	1,320 68	12,377 07	13,697 75	»	3,160 80	4,210 03	7 370 83
Ans.....	»	»	64,000	64,000	»	582,000	389,245	971,245	»	»	960	960 00	»	7,857 00	3,215 88	13,072 88
Hal.....	»	»	»	»	»	210,198	»	210,198	»	»	»	»	»	3,699 48	»	3,699 48
Totaux.....	78,800	226,454	2,305,266	2,610,520	»	1,552,001	6,031,585	7,583,586	1,891 20	4,769 71	50,371 65	57,032 56	»	22,511 53	109,286 91	131,798 44

(75)

N^o 33.

QUESTION.

Elle désire connaître les prix d'adjudication en 1840 et 1841, des principales fournitures, telles que graisse, huile, cuivre, etc.

RÉPONSE.

L'état de situation du magasin central, communiqué à la section centrale en réponse à la question n^o 9, contient les renseignements demandés par la présente. L'on a indiqué, autant que possible, en regard de chaque article, les prix de 1840 et de 1841.

N^o 34.

QUESTION.

La section centrale désire connaître le mouvement des marchandises par bureau et par destination -
1^o Pendant les 7 premiers mois et les 5 derniers mois de 1840, séparément;
Et 2^o pendant les 5 premiers mois de 1841 et les 7 derniers mois du même exercice.

RÉPONSE.

Tous les tableaux statistiques par mois, par bureau et par destination, n'étant pas encore achevés, il serait impossible de satisfaire en entier à la demande de la section centrale.

On a donc dû se borner à produire :

1^o Un état par bureau et par mois pour 1841 ;

2^o Un état par bureau pour les 5 derniers mois de 1840, qui comprend également le produit des 7 premiers mois du même exercice.

Neuf états statistiques par destination pour 1841, étant achevés, sont également joints au présent envoi.

(Ces documents seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.)

N° 35.

QUESTION.

La section centrale désire connaître le mouvement des voyageurs par bureau et par destination .

- 1° Pendant l'année 1840;
- 2° Pendant les 4 premiers mois de 1841 ;
- 3° Pendant les mois de mai, juin, juillet et août 1841 ;
- 4° Pendant les 4 derniers mois du même exercice.

RÉPONSE.

Le tableau n° 15, contenant les résultats de 1840 et 1841, par mois, sera déposé sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

La formation des tableaux statistiques, par destination et par mois, exigent un travail considérable et ne peuvent être terminés que dans quelques semaines pour l'exercice 1841.

Pour ce qui concerne 1840, la section centrale trouvera un état statistique par destination réduit à 1 p. 1000.

N° 36.

QUESTION.

La section centrale demande ce que coûtait mensuellement le factage sous le tarif antérieur à celui en vigueur et combien il coûte aujourd'hui aussi par mois ?

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-joint un tableau dans lequel sont indiqués les renseignements demandés.

ANNEXE AU N° 36.

Tableau indiquant, pour les exercices 1840 et 1841, les traitements des employés, facteurs et peseurs (nommés et à l'essai) chargés du service des marchandises.

DESIGNATION DES MOIS.	1840.		1841.		Observations.
	NOMBRE D'EMPLOYÉS.	TOTAL PAR MOIS.	NOMBRE D'EMPLOYÉS.	TOTAL PAR MOIS.	
Janvier.	27	2,710	97	9,708	
Février.	27	2,710	99	9,968	
Mars	27	2,710	99	9,968	
Avril	27	2,710	99	9,968	
Mai.	27	2,710	99	9,968	
Juin.	27	2,710	166	15,483	
Juillet.	29	2,890	167	15,593	
Août	96	9,608	168	15,693	
Septembre	96	9,608	169	15,768	
Octobre.	96	9,608	169	15,768	
Novembre.	96	9,608	175	16,353	
Décembre.	96	9,608	179	16,698	
Totaux		67,190		160,936	

N^o 37.

QUESTION.

Elle demande si le camionage n'est pas une mesure plus onéreuse que profitable au trésor de l'Etat.

RÉPONSE.

Le camionage *facultatif* est d'une utilité qui n'est pas contestable. En effet, il peut arriver que des particuliers ou même des négociants n'aient pas les moyens de faire conduire ou reprendre leurs marchandises aux stations. Il reste seulement à examiner s'il faut que le gouvernement se mette en mesure, soit de pourvoir en régie à ce camionage facultatif, soit d'adjuger ce service à des entrepreneurs responsables, vis-à-vis du gouvernement, soit d'accorder des concessions à des commissionnaires en fixant leurs tarifs maxima, comme on le fait pour les diligences et omnibus.

Pour ce qui concerne les intérêts du trésor, le système actuel du camionage *obligé* leur a été certainement défavorable, par la dépense considérable qu'il exige, en salaires d'employés et d'ouvriers, et par l'influence fâcheuse qu'il a exercée sur le mouvement des transports.

En effet, l'inspection du tableau de la page 79 des rapports de la commission des tarifs, fait voir qu'après déduction des dépenses supplémentaires, le produit du transport des marchandises depuis le 1^{er} juin 1841 (époque de l'introduction du camionage obligé) n'a pas atteint celui des cinq premiers mois de l'année.

Il faut remarquer, de plus, que ces résultats seraient encore bien plus désavantageux si l'on tenait compte, dans cette comparaison, de la progression qui s'est fait sentir dans les recettes des marchandises, depuis la première organisation du service en 1840, progression qui est le résultat de l'augmentation successive et naturelle des transports, qui se fait toujours remarquer sur toute nouvelle exploitation de transports, et qui a dû, par conséquent, continuer nécessairement à se faire sentir.

N^o 38.

QUESTION.

Elle demande des explications sur les motifs qui ont amené la réunion en une somme globale des trois articles distincts dans les budgets antérieurs.

RÉPONSE.

La réunion des trois articles en un crédit global a été demandée par le motif surtout qu'une modification dans le système d'exploitation doit être regardée comme probable et que cette modification, quelle qu'elle soit, ne peut manquer d'avoir beaucoup d'influence sur le chiffre de plusieurs catégories de dépenses.

Il est à remarquer, en outre, qu'en supposant même le système d'exploitation fixé, on ne peut, dans l'état actuel du service d'exploitation, lorsque, d'un moment à l'autre, de nouvelles sections peuvent être livrées à la circulation, évaluer, avec quelque précision, le crédit qu'exigera chacune des branches de service.

En outre, en divisant le crédit en plusieurs articles, il faudrait, pour chaque article, faire la part de l'imprévu, ce qui conduirait à l'adoption d'un chiffre total nécessairement plus élevé que celui du crédit global demandé.

N^o 39.

QUESTION.

Elle désire savoir si l'on n'impute pas sur d'autres crédits, tels que ceux destinés aux constructions, une partie des dépenses auxquelles le crédit dont il s'agit, doit faire face.

RÉPONSE.

L'administration apporte tous ses soins à ce qu'aucune dépense d'exploitation, imputable sur les fonds du budget, ne soit imputée sur les fonds destinés à la construction. Les ordres les plus précis ont été à ce sujet donnés, à diverses reprises, aux chefs de service, et l'examen minutieux des états de dépense qui se fait, tant dans les bureaux de la direction que dans ceux du ministère et de la cour des comptes, prévient, le cas échéant, les fausses imputations.

Il est à remarquer toutefois que le premier établissement du matériel d'exploitation n'étant pas considéré comme complet, les frais d'acquisition de ce matériel (locomotives, voitures, waggons, etc.) continuent à s'imputer sur les fonds de construction.

L'exploitation étant ainsi constamment pourvue d'un matériel neuf, dépense moins en réparations et renouvellements qu'elle ne sera obligée de le faire dans quelques années.

N^o 40.

QUESTION.

Elle demande si l'on ne tire pas partie des herbages croissant sur les bords et talus du chemin de fer.

RÉPONSE.

Les herbages croissant sur les talus et les bords du chemin de fer sont tous, depuis 1841, remis au domaine, qui en fait l'objet de ventes publiques à l'époque de la fenaison.

Ce mode sera également appliqué plus tard à la vente des taillis qui croissent sur les talus.

Une certaine quantité de foin, étant nécessaire à l'administration pour garnir le fond des voitures pendant l'hiver, l'administration a racheté en 1841 plusieurs lots vendus publiquement par le domaine.

Les ventes, ayant été faites à la diligence des agents des domaines, le département des travaux publics n'en connaît pas jusqu'ici les produits, qui, du reste, sont peu importants.

N^o 41.

QUESTION.

Elle appelle l'attention du gouvernement sur l'observation faite par un membre de la section, que le bois de sapin coupé en hiver ne coûte pas plus cher et serait bien plus durable que le bois-blanc employé au rail-way.

RÉPONSE.

Depuis longtemps, l'administration des chemins de fer en exploitation n'a plus admis, pour la fondation du rail-way, que des billes en chêne-têtard.

L'expérience a démontré que toutes les autres espèces de bois sont d'un usage désavantageux et très onéreux au trésor.

En effet, il a été constaté que la durée des billes en bois de chêne est à peu près quadruple de celles en bois blanc de la meilleure qualité, et que les billes en sapin ne durent qu'environ moitié de celles en bois de chêne.

Il est à remarquer, en outre, que la différence des prix des billes en chêne et des billes en bois-blanc est presque nulle, et qu'abstraction faite du désavantage d'une durée moins longue, elle est bien compensée par l'augmentation de main-d'œuvre, occasionnée par des remplacements plus fréquents des essences autres que le chêne.

Le tableau suivant indique les offres faites pour diverses fournitures de billes en chêne et en bois-blanc. (*Voir* ce tableau à la page suivante.)

L'on fera, au surplus, remarquer à la section centrale que rien n'a été négligé pour apporter de l'économie et des améliorations dans cette branche du service.

Des essais ont eu lieu, il y a quelques années, pour préparer les bois de fondation du rail-way, au moyen du sublimé corrosif.

Ces essais n'ont point donné les résultats promis.

L'on est occupé actuellement à des essais ayant pour but de constater le mérite du procédé Boucherie, lequel consiste à imprégner les bois de pyrolignite de fer, de sel marin et de sulfate de soude.

Ce procédé est peu coûteux et a déjà été soumis en France à de nombreux essais qui ont généralement été très-satisfaisants.

Si, comme on l'espère, les expériences que l'on fait en ce moment réussissent, ce que l'on ne sera à même de constater que dans un an, il en résultera, pour le Trésor et pour le pays, des avantages nombreux : presque toutes les essences pourront servir à la fondation du rail-way, et les espèces qui ne servent maintenant que pour le chauffage acquerront par là une plus grande valeur.

ANNEXE A AU N^o 41.

DATES DES ADJUDICATIONS OU SOUMISSIONS.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES.	LIEUX OU LA FOURNITURE DEVAIT ÊTRE FAITE.	PRIX PAR BILLE	
			EN CHÊNE.	EN BOIS-BLANC
Adjudication du 13 février 1839, pour la quantité de 23,500 billes.....	Par divers	Sur les sections de Malines à Tirlemont (prix moyen)	,	3.74
Même adjudication, 23,500 billes.....	Par divers	Sur les sections de Malines à Bruges.	,	3.56
Soumission approuvée le 17 octobre 1839.....	E. Maertens, à Aeltre...	A Buggenhout.....	4.72	3.80
Soumission approuvée le 7 août 1839.....	C. Wielmaecker, à Bruxelles	Entre Termonde et Malderen.	4.72	3.80
Adjudicat ^o du 2 déc. 1840.	Bulens, à Molenbeek....	A Maldoren (1 ^{er} et 2 ^e lot).	4.50	* 4.30
	Id.	Id. (3 ^e lot).....	4.20	* 4.20
	Id.	A Capelle-au-Bois (9 ^e lot).	4.00	* 4.00
	Wielmaecker, à Bruxelles.	A Malderen (4 ^e et 5 ^e lot).	4.10	* 4.00
	Id.	Id. (10 ^e et 7 ^e lot).	4.80	* 3.80
	Id.	Id. (8 ^e lot).....	4.00	,
Soumission approuvée le 13 janvier 1841.....	Boeckman, à Termonde..	Id. (6 ^e lot).....	4.10	,
	E. Maertens (a).....	Section de Malines à Termonde.	4.06	,
	Wouters, à Muysen.....	Id. (1 ^{er} et 4 ^e lot).	4.60	* 4.20
	Fermont.....	Id. (2 ^e lot).....	,	* 4.20
	Beeckman.....	Id. (3 ^e lot).....	4.40	,
	Id.	Id. (5 ^e lot).....	4.50	,
	Id.	Id. (7 ^e lot).....	4.30	,
	Id.	Id. (13 ^e lot).....	4.20	,
	Detier, à Eecke.....	Id. (6 ^e lot).....	,	* 4.10
	Bruteyn, à Nazareth....	Id. (8 ^e lot).....	,	* 4.00
	Id.	Id. (12 ^e lot).....	,	* 4.10
	Wielmaecker.....	Id. (11 ^e , 14 ^e et 12 ^e lot)	4.20	* 3.94
	Id.	Id. (9 ^e lot).....	4.20	,
Block, à Aeltre.....	Id. (10 ^e lot).....	,	* 4.20	
Soumission approuvée le 27 février 1841.....	E. Maertens (b).....	Entre Termonde et Gand..	4.10	,
Soumission approuvée le 16 août 1841.....	Beeckman.....	Id.	4.10	,
Adjudicat ^o du 11 août 1841, pour les lignes du Midi, du Nord et de l'Est.	Fiévé-Guémans, à Gand..	A la station de Hal (1 ^{er} et 2 ^e lot).	4.00	,
	Verdick-Verax, à Eccloo..	A Bruxelles (3 ^e lot)...	3.80	,
	Id.	A Vilvorde (4 ^e lot)...	3.70	,
	Id.	A Malines (5 ^e lot)...	3.70	,
	Ch. Ryckaert, à Malines..	Id. (6 ^e lot)...	3.60	,
	Wouters, à Muysen.....	A Duffel (7 ^e lot)...	3.60	,
	Id.	A Vieux-Dieu (8 ^e lot)...	3.80	,
	Vanhamme, à Louvain ...	A Haecht (9 ^e lot)...	3.60	,
	Merckx, à Kessel-Loo....	A Louvain (10 ^e lot)...	3.50	,
	Id.	A Vertryk (11 ^e lot)...	3.90	,
	Block, à Aeltre.....	A Tirlemont (12 ^e lot)...	4.20	,
	Coninex, à St-Trond.....	A Landen (13 ^e lot)...	4.30	,
	Sleowagen, à Esemacel...	A Rosoux (14 ^e lot)...	4.40	,
	Goyens, à Louvain.....	A Waremmes (15 ^e lot)...	4.50	,
Simonis, à Liège.....	A Fexhe (16 ^e lot)...	4.50	,	

Nota. Les offres précédées d'un astérisque n'ayant pas été approuvées comme étant trop onéreuses, le sieur Maertens, en vertu de ses soumissions (a et b) a remplacé les billes en bois blanc par des billes en bois de chêne, aux prix de fr. 4-06 et 4-10 par bille.

N° 42.

QUESTION.

Un membre demande que, dans le cas où les fonds destinés au chemin de fer ne seraient pas épuisés, on applique l'excédant à la construction de routes dans le Luxembourg, conformément à l'intention exprimée dans la loi du 27 mai 1837.

RÉPONSE.

Il est peu probable qu'après l'achèvement des lignes décrétées, il y ait un excédant disponible; du reste, s'il y avait un excédant, le gouvernement ne pourrait qu'en proposer l'emploi à la législature, sans le concours de laquelle aucune dépense de l'État ne peut avoir lieu.

N° 43.

QUESTION.

Un autre membre demande que le gouvernement s'occupe enfin de la section du chemin de fer destinée à relier Lille et Calais à la capitale de la Belgique.

RÉPONSE.

La section de Courtray à la frontière vers Lille, devant être livrée à la circulation dans le courant de l'année, la capitale de la Belgique sera prochainement reliée à Lille et Calais.

Le gouvernement a, du reste, chargé ses ingénieurs de l'étude d'une branche de raccordement de Tournay à la ligne du Midi. Ces études ne préjugent rien et laissent aux chambres toute latitude de statuer ainsi qu'elles le jugeront convenir, si la question leur était soumise.

N^o 44.

QUESTION.

La section centrale demande :

- 1^o Ce que les employés du chemin de fer, à qui sont payés des frais de route sur déclarations, ont reçu en 1841;
- 2^o L'état du personnel en construction;
- 3^o L'état du personnel de la régie.

RÉPONSE.

Les renseignements demandés par la section centrale sont consignés dans les tableaux ci-annexés sous les *lett.* A, B, C, D, E, F et G.

ANNEXE A AU N° 44.

Chemins de fer en construction. — Ligne d'Ans à la frontière de Prusse.

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUPE en 1841.	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire	Variable maximum				
<i>Service général.</i>							
Inspecteur des ponts et chaussées, directeur...	* 8,400	2,800	o	800	o	12,000	* Ces sommes sont imputées sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Sous-ingénieur des ponts et chaussées.....	* 2,000	o	1,000	600	79	3,679	
Architecte.....	3,000	o	o	o	o	3,000	
Chef de bureau.....	4,000	o	o	o	o	4,000	
Conducteur-mécanicien de 1 ^{re} classe.....	2,400	o	1,200	o	80	3,680	
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	o	900	o	o	2,700	
Commis de 2 ^e classe.....	1,800	o	o	o	o	1,800	
<i>Section d'Ans à la Meuse.</i>							
Ingénieur de 2 ^e classe des ponts et chaussées, chef de service.....	3,200	5,100	o	o	o	8,300	
Conducteur de 2 ^e classe...	2,000	400	1,000	o	o	3,400	
Id. id. ...	2,000	o	1,000	o	o	3,000	
Id. 3 ^e id. ...	1,500	o	750	o	o	2,250	
Surveillant principal.....	2,100	o	1,050	o	o	3,150	
Commis de 1 ^{re} classe.....	2,200	o	o	o	o	2,200	
Id. 2 ^e id.	1,600	o	o	o	o	1,600	
Surveillant de 3 ^e classe...	1,200	o	600	o	o	1,800	
Id. ...	1,200	o	600	o	o	1,800	
Id. ...	1,200	o	600	o	o	1,800	
Id. ...	1,200	o	600	o	o	1,800	
Commis de 3 ^e classe.....	1,200	o	o	o	o	1,200	
Id.	1,500	o	o	o	o	1,500	
Personnel temporaire, payé à la journée, pour le mois de janvier fr. 945, soit pour l'année.....	11,340	o	o	o	o	11,340	
<i>Section de la Meuse à Chénoy.</i>							
Ingénieur-constructeur de 1 ^{re} classe, chef de service.....	3,800	4,800	o	o	o	8,600	
A reporter.....	61,840	13,100	9,900	1,400	159	86,399	

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de séjour.	FRAIS DE ROUTE et 1841.	TOTAL.	Observations.
	Normal	Supplémentaire	Variable maximum.				
Report.....	61,840	13,100	9,900	1,400	159	86,399	
Sous-ingénieur - constructeur.....	2,000	•	1,000	600	•	3,600	* Ce chiffre est imputé sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	•	900	•	•	2,700	
Id. id. ..	1,800	•	900	•	•	2,700	
Id. 2 ^e id. ..	1,500	•	750	•	•	2,250	
Id. 3 ^e id. ..	1,200	•	600	•	•	1,800	
Id. id. ..	1,200	•	600	•	•	1,800	
Personnel temporaire pour le mois de janvier fr. 620, soit pour l'année	7,440	•	•	•	•	7,440	
<i>Section de Chénô à la frontière de Prusse.</i>							
Ingénieur de 2 ^e classe des ponts et chaussées, chef de service.....	3,200	5,100	•	•	•	8,300	
Sous-ingénieur.....	*2,000	•	1,000	600	•	3,600	
Conducteur de 1 ^{re} classe fais. fonct. d'ingénieur.	2,400	400	1,200	600	•	4,600	
Conducteur de 2 ^e classe fais. fonct. d'ingénieur.	2,000	600	1,000	600	•	4,200	
Conducteur de 2 ^e classe des ponts et chaussées.....	2,000	•	1,000	•	•	3,000	
Conducteur de 3 ^e classe des ponts et chaussées.....	1,500	500	750	•	•	2,750	
Id. id.	1,500	•	750	•	•	2,250	
Ingénieur-constructeur de 3 ^e classe.....	2,400	1,400	1,200	600	•	5,600	
Sous-ingénieur-constructeur.....	2,000	1,200	1,000	600	•	4,800	
Conducteur-mécanicien de 1 ^{re} classe.....	2,400	600	1,200	•	•	4,200	
Chef de bureau.....	4,000	•	•	•	•	4,000	
Conducteur auxiliaire de 3 ^e classe.....	1,470	530	735	•	•	2,735	
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	200	900	•	•	2,900	
Id. 2 ^e classe..	1,500	500	750	•	•	2,750	
Id. id. ..	1,500	500	750	•	•	2,750	
Id. principal.....	2,100	•	1,050	•	•	3,150	
Id. id.	2,100	•	1,050	•	•	3,150	
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	•	900	•	•	2,700	
Id. id. ..	1,800	•	900	•	•	2,700	
Id. id. ..	1,800	•	900	•	•	2,700	
A reporter.....	120,050	24,630	31,685	5,000	159	181,524	

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS	FRAIS	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire.	Variable maximum.	DE BUREAU et de SÉJOUR.	DE ROUTE en 1841.		
Report.....	120,050	24,630	31,685	5,000	159	181,524	
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	•	900	•	•	2,700	
Id. 2 ^e classe..	1,500	•	750	•	•	2,250	
Id. id. ..	1,500	•	750	•	•	2,250	
Id. id. ..	1,500	•	750	•	•	2,250	
Commis de 2 ^e classe.....	1,600	•	•	•	•	1,600	
Personnel temporaire, payé à la journée, pour le mois de janvier fr. 14,707, soit pour l'année.....	176,480	•	•	•	•	176,480	
Total... fr.	304,430	24,630	34,835	5,000	159	369,054	

RÉCAPITULATION.

Service général.....	23,400	2,800	3,100	1,400	159	30,859
Section d'Ans à la Meuse..	34,640	5,500	6,800	•	•	46,940
Section de la Meuse à Chenée.....	20,740	4,800	4,750	600	•	30,890
Section de Chenée à la frontière de Prusse.....	225,650	11,530	20,185	3,000	•	260,365
Total... fr.	304,430	24,630	34,835	5,000	159	369,054

ANNEKE B AU N° 44.

*Chemins de fer en construction. — Lignes de Tubise à Quiévrain et de
Braine-le-Comte à Charleroy.*

QUALITÉ	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE en 1841.	TOTAL.	Observations.
	Normal	Supplémentaire	Variable maximum				
Inspecteur de la 3 ^e division des chemins de fer.....	* 8,400	»	»	»	2,300	10,700	* Ces chiffres sont imputés sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Ingénieur en chef de 2 ^e classe chef de service...	* 5,200	4,800	»	»	»	10,000	
Ingénieur de 2 ^e classe des ponts et chaussées.....	* 3,200	»	1,600	900	»	5,700	
Sous-ingénieur.....	* 2,000	»	1,000	600	»	3,600	
Id.	* 2,000	1,200	1,000	600	»	4,800	
Conducteur de 2 ^e classe...	2,000	»	1,000	»	»	3,000	
Id. de 3 ^e id. ...	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. id. ...	1,500	»	750	»	»	2,250	
Sous-ingénieur construc- teur.....	2,000	»	1,000	600	»	3,600	
Commis de 1 ^e classe.....	2,200	»	»	»	»	2,200	
Surveillant de 1 ^e classe...	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id. id. ...	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id. id. ...	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id. de 2 ^e id. ...	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. de 3 ^e id. ...	1,200	»	600	»	»	1,800	
Id. id. ...	1,200	»	600	»	»	1,800	
Ingénieur de 3 ^e classe des ponts et chaussées.....	* 2,400	»	1,200	600	»	4,200	
Ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées.....	3,800	»	1,900	900	»	6,600	
Conducteur de 2 ^e classe des ponts et chaussées.....	2,000	»	1,000	»	»	3,000	
Id. de 3 ^e classe....	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. id.	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. id.	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. id.	1,500	»	750	»	»	2,250	
Conducteur construct. de 3 ^e classe.....	1,500	300	750	»	»	2,550	
Commis de 2 ^e classe.....	1,600	»	»	»	»	1,600	
A reporter.....	56,600	6,300	19,600	4,200	2,300	89,000	

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE en 1841.	TOTAL.	<i>Observations.</i>
	Normal.	Supplémentaire.	Variable maximum.				
Report.	56,600	6,300	19,600	4,200	2,300	89,000	
Commis de 3 ^e classe.	1,500	"	"	"	"	1,500	
Surveillant de 2 ^e classe..	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id. ..	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id. ..	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id. ..	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. de 3 ^e id. ..	1,200	"	600	"	"	1,800	
Id. id. ..	1,200	"	600	"	"	1,800	
Personnel temporaire payé à la journée pour le mois de janvier fr. 2,125, soit pour l'année.....	25,500	"	"	"	"	25,500	
Total.....fr.	92,000	6,300	23,800	4,200	2,300	128,600	

ANNEXE C AU N^o 44.

Chemins de fer en construction. — Ligne de Courtray vers Lille et Tournay.

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE en 1841.	TOTAL.	Observations.
	Nominal	Supplémentaire.	Variable maximum				
Inspecteur de la 2 ^e division des chemins de fer.	8,400	2,800	»	800	1,042	13,042	* Ces sommes sont imputées sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées chargé de la direction.	3,800	4,800	»	»	»	8,600	
Sous-ingénieur.	2,000	»	1,000	600	»	3,600	
Conducteur de 1 ^{re} classe. .	2,400	600	1,200	»	»	4,200	
Id. 3 ^e Id. . .	1,500	500	750	»	»	2,750	
Id. Id. . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. Id. . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Sous-ingénieur constructeur.	2,000	1,200	1,000	600	»	4,800	
Surveillant de 1 ^{re} classe. .	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id. Id. . .	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id. 2 ^e Id. . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. Id. . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. 3 ^e Id. . .	1,200	»	600	»	»	1,800	
Architecte.	3,000	»	»	»	»	3,000	
1 ^{er} commis.	2,600	»	»	»	»	2,600	
Surveillant de 2 ^e classe. . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. id. . . .	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id. 3 ^e id. . . .	1,200	»	600	»	»	1,800	
Id. id. . . .	1,200	»	600	»	»	1,800	
Commis de 2 ^e classe.	1,600	»	»	»	»	1,600	
Messageur.	600	»	»	»	»	600	
Personnel temporairement payé à la journée pour le mois de janv fr. 1,169, soit pour l'année.	14,028	»	»	»	»	14,028	
Total.	38,128	9,900	12,050	2,000	1,042	83,120	

ANNEXE D AU N° 44.

Chemins de fer en construction. — Ligne de Namur à Charleroy.

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SEJOUR.	FRAIS DE ROUTE.	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire	Variable maximum.				
Ingénieur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées, chef de service.....	* 3,800	4,800	"	"	"	8,600	* Ces traitements sont imputés sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Ingénieur de 2 ^e classe....	* 3,200	"	1,600	900	"	5,700	
Conducteur de 2 ^e classe..	2,000	"	1,000	"	"	3,000	
Id. id.	2,000	"	1,000	"	"	3,000	
Id. id.	2,000	"	1,000	"	"	3,000	
Chef de bureau.....	3,250	"	"	"	"	3,250	
Commis de 2 ^e classe.....	1,600	"	"	"	"	1,600	
Surveillant de 2 ^e classe...	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. 3 ^e id.	1,200	"	600	"	"	1,800	
Id. id.	1,200	"	600	"	"	1,800	
Id. id.	1,200	"	600	"	"	1,800	
Commis de 3 ^e classe.....	1,200	"	"	"	"	1,200	
Surveillant principal....	2,100	"	1,050	"	"	3,150	
Surveillant de 1 ^{re} classe..	1,800	"	900	"	"	2,700	
Id. 2 ^e id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Id. id.	1,500	"	750	"	"	2,250	
Personnel temporaire payé à la journée fr. 496, pour le mois de janvier, soit pour l'année.....	5,952	"	"	"	"	5,952	
Total.....	44,502	4,800	14,350	900	"	64,552	

ANNEXE E AU N° 44.

Personnel de la direction de la régie.

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE.	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire.	Variable de 0 au maximum.				
Directeur de la régie des chemins de fer.....	8,000	»	»	»	»	8,000	Le directeur de la régie jouit en outre d'un loge- ment aux frais de l'Etat.
1 ^{er} commis	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id.	1,800	»	900	»	»	2,700	
Id.	1,800	»	900	»	»	2,700	
2 ^e Id.	1,500	»	750	»	»	2,250	
Id.	1,400	»	700	»	»	2,100	
Id.	1,400	»	700	»	»	2,100	
3 ^e Id.	1,200	»	600	»	»	1,800	
Id.	1,200	»	600	»	»	1,800	
Surveillant de 3 ^e classe...	900	»	450	»	»	1,350	
Messenger	800	»	»	»	»	800	
Total	21,800	»	6,500	»	»	28,300	

ANNEXE F AU N° 44.

Chemins de fer en construction. — Ligne de raccordement de la station du Nord à celle du Midi, à Bruxelles.

QUALITÉ.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE.	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire.	Variable maximum.				
Conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées..	2,400	»	1,200	»	»	3,600	
Gommis de 1 ^{re} classe.....	2,200	»	»	»	»	2,200	
Surveillant de 1 ^{re} classe ..	1,800	»	900	»	»	2,700	
Messenger.....	730	»	»	»	»	730	
Total..... fr.	7,130	»	2,100	»	»	9,230	

ANNEXE G AU N° 44.

Chemins de fer en construction. — Récapitulation générale.

DÉSIGNATION DES LIGNES EN CONSTRUCTION.	TRAITEMENT			FRAIS DE BUREAU et de SÉJOUR.	FRAIS DE ROUTE.	TOTAL.	Observations.
	Normal.	Supplémentaire.	Variable maximum.				
Ans à la front. de Prusse.	304,430	24,630	34,835	5,000	159	369,054	
Tubize à Quiévrain et Braine-le-comte à Charleroy.....	92,000	6,300	23,800	4,200	2,300	128,600	
Courtray vers Lille et Tournay.....	58,128	9,900	12,050	2,000	1,042	83,120	
Namur vers Charleroy....	44,502	4,800	14,350	900	»	64,552	
Raccordement de la ligne du Nord à celle du Midi.	9,130	»	2,100	»	»	11,230	
Total général...	508,190	45,630	87,135	12,100	3,501	656,556	

N^o 45.

OBSERVATION.

La section centrale demande des explications plus précises sur la cause et les motifs de la majoration de fr. 25,000 réclamée pour les postes.

RÉPONSE.

La majoration de fr. 25,000, demandée à la section 2 du chapitre 3 du budget du ministère des travaux publics, est la conséquence de l'introduction du service quotidien des postes rurales dans tout le royaume, elle se trouve expliquée dans les développements donnés à l'appui du budget de ce département pour l'exercice 1841. (*Voir* pag. 46 et 47).

D'après ces développements la dépense nécessaire pour faire distribuer et recueillir, tous les jours, les correspondances dans toutes les localités de la Belgique, s'élève à fr. 325,000 par an. Toutefois, il n'a été demandé pour l'exercice écoulé que la somme de fr. 300,000, parce qu'on prévoyait que les 1,152 communes où le service était encore alternatif, ne pourraient être desservies tous les jours, dès le commencement de l'année 1841.

En effet, ce service n'a été rendu généralement quotidien qu'à partir du 2^o semestre de l'année dernière (*voir* l'arrêté ci-joint du 6 avril 1841, annexe litt. A), tandis qu'il doit l'être pendant toute l'année 1842.

L'augmentation de fr. 25,000 suffira à peine pour assurer partout la marche régulière du service, et certes on ne peut dire que les facteurs ruraux soient trop rétribués, au contraire, on reconnaît que leurs traitements ne sont pas en rapport avec les fatigues du service dont ils sont chargés. Il serait à désirer que l'administration fût à même d'améliorer la position des facteurs ruraux en général, afin de pouvoir se montrer plus difficile dans le choix de ces agents et afin d'éviter les fréquentes mutations qu'elle est obligée de faire.

ANNEXE A AU N^o 45.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'article 13 de la loi du 29 décembre 1835, portant que : « l'établissement d'un service régulier de poste aux lettres pour toutes les communes du royaume, aura lieu successivement, et aussitôt que possible, en raison des besoins des localités ;

Vu la loi en date du 24 mars 1841 ;

Considérant que le service de jour à autre, tel qu'il existe encore dans un grand nombre de communes, n'est plus en rapport avec le développement et les besoins de la correspondance.

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Avons arrêté et arrêtons :

Art. unique. A partir du 1^{er} juillet prochain, le service des postes rurales sera rendu quotidien dans toutes les communes du royaume.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 6 avril 1841.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre des travaux publics,

CH. ROGIER.

N^o 46.

OBSERVATION.

Elle désire savoir si c'est par suite de l'augmentation des dépenses dont il s'agit, qu'il y aura amélioration de recette dans le service rural.

RÉPONSE.

L'augmentation de dépense qui est réclamée pour le service rural, doit, du reste, nécessairement amener une amélioration dans les recettes.

Cette amélioration deviendra surtout sensible lorsque l'on aura pu faire disparaître successivement toutes les déficiences qui existent encore dans le service sur plusieurs points du royaume.

Pour arriver à ce résultat, l'administration se propose d'envoyer les contrôleurs sur les lieux pour surveiller la marche des facteurs et s'enquérir des améliorations dont le service est susceptible.

On présume que le nombre de lettres qui seront transportées par le service rural pendant l'année 1842 ne s'élèvera pas à moins de 1,800,000.

En ne comptant la moyenne de la taxe de ces lettres qu'à 30 centimes, elles produiront au trésor une somme de 540,000 (1).

N^o 47.

OBSERVATIONS.

La section centrale désire avoir un tableau comparatif de l'organisation nouvelle avec celle antérieure, tant sous le rapport des attributions que sous le rapport de la dépense.

Elle demande quels sont les avantages résultant de la réorganisation pour le bien du service et le trésor public.

RÉPONSE.

Depuis longtemps on avait remarqué que l'organisation de l'administration des postes ne répondait plus à l'importance qu'avait acquise ce service. Mon avant-dernier prédécesseur et probablement aussi mon prédécesseur immédiat ne se sont trouvés arrêtés dans leurs vues d'amélioration que parce qu'il y avait nécessité de mettre le service des postes en corrélation avec celui de l'exploitation des chemins de fer de l'État, et que ce dernier service était encore trop nouveau pour que l'on eût pu acquérir l'expérience nécessaire à l'établissement de cette corrélation.

Toutefois mon prédécesseur n'a pas cru devoir quitter le ministère sans décréter en

(1) La somme de fr. 180,000, portée au budget des voies et moyens comme recette du service rural, se compose du produit direct de ce service, c'est-à-dire du décime supplémentaire; mais il faut ajouter à cette somme le produit indirect, ou la taxe ordinaire que l'on perçoit sur les lettres transportées par les facteurs ruraux.

principe la nouvelle organisation de l'administration des postes aux lettres. C'est ce qu'il a fait par les arrêtés du 6 avril, qui ont fixé les bases de l'organisation nouvelle, conformément aux vues antérieurement conçues; mais j'en'ai trouvé que ces bases fixées: aucun autre travail, relatif à cette organisation nouvelle, ne m'a été présenté à mon entrée au ministère, et j'ai dû, par conséquent, préalablement à toute mise à exécution des arrêtés du 6 avril, étudier tous les points de détail, chercher à fixer équitablement les traitements en me renfermant dans les limites du budget et en respectant autant que possible les droits acquis, et rédiger les instructions déterminant les nouvelles attributions de chacun des fonctionnaires nouvellement créés. C'est ce qui explique que ce n'est que vers le milieu de l'année que l'organisation nouvelle a pu être mise à exécution. On trouvera ci-joint (annexe *litt. A*) le tableau comparatif de l'organisation nouvelle avec celle antérieure sous le rapport de la dépense.

Il résulte de cet aperçu que l'organisation nouvelle ne coûte que fr. 5,270 de plus que l'organisation ancienne.

Il convient toutefois de remarquer que les traitements des agents mentionnés au tableau dont il s'agit n'ont jusqu'à présent été fixés que provisoirement et à un minimum susceptible d'être augmenté.

Quant aux attributions, la différence entre les deux organisations est grande, et la comparaison est, on peut le dire, tout à l'avantage de l'état actuel.

Sous l'organisation ancienne il y avait un directeur d'administration placé sous les ordres immédiats du ministre, et ayant la signature des affaires courantes; ce fonctionnaire dirigeait le service et correspondait directement avec tous les agents, sans distinction de rang. Aucun intermédiaire n'existait pour expliquer aux subalternes les ordres qu'ils recevaient et que la plupart interprétaient mal ou n'exécutaient pas du tout à défaut d'interprétation.

Deux inspecteurs étaient appelés à vérifier et à contrôler le service dans tout le royaume. L'impossibilité où ils se trouvaient de remplir leur mandat, dont l'étendue était quatre fois plus forte qu'elle n'aurait dû être pour rendre les inspections praticables, rendait leur action insuffisante. Aussi la plus grande partie des bureaux n'avaient-ils pas été inspectés depuis 3 ou 4 ans.

Les attributions des contrôles sédentaires, telles qu'elles étaient déterminées par les anciens règlements, étaient devenues insignifiantes en présence de l'accroissement immense qu'a pris le service des postes depuis 1808, époque de la promulgation de ces règlements.

Il n'y avait de contrôleurs sédentaires qu'au bureau du chef-lieu de chaque province et aux principaux bureaux-frontières, savoir: à Ostende, Menin, Tournay, Dinant, Verviers, Tongres. Il en avait été nommé un, en dernier lieu, à Louvain.

Les contrôleurs sédentaires étaient spécialement chargés de veiller à ce que les recettes fussent exactement renseignées au trésor.

Ils tenaient note des différences trouvées en plus ou en moins sur le compte des lettres que le directeur recevait des autres bureaux.

Lorsque les contrôleurs trouvaient des lettres non taxées et qui auraient dû l'être, ils les taxaient; lorsqu'ils reconnaissaient des taxes au-dessous de leur valeur, ils les portaient à leur véritable taux et ils chargeaient les directeurs en recette de la totalité des premières et du complément des secondes.

Enfin c'est aux contrôleurs sédentaires qu'était réservé le droit d'allouer les déboursés, de détaxer les lettres indûment ou trop taxées, et de taxer les lettres de et pour la ville et l'arrondissement, ainsi que celles arrivant non taxées des pays étrangers, distribuables par le bureau de contrôle.

Les contrôleurs sédentaires ont été supprimés en France dès l'année 1832.

Le contrôleur sédentaire, placé à côté, ni en dessus ni en dessous du chef du bureau auquel il était attaché, a eu, du reste, de tout temps, une position qui n'a jamais été

bien déterminée, et il n'a jamais pu rendre à l'administration que des services de peu d'importance. Il est à remarquer aussi que son action ne s'étendait pas au-delà de son bureau.

Les attributions des directeurs de chefs-lieux de province ne différaient de celles des percepteurs qu'en ce qu'ils étaient chargés de centraliser par province, le travail de la comptabilité. Ils n'avaient, du reste, aucun droit de contrôle ni aucune suprématie sur les percepteurs.

Ainsi, avec l'organisation ancienne, chaque bureau, soit de direction, de perception ou de distribution se trouvait isolé, dirigeait son service comme il l'entendait et était affranchi de tout contrôle extérieur.

Les services de transport, les établissements de la poste aux chevaux et les messageries n'étaient pas surveillés davantage.

L'organisation nouvelle a créé une échelle hiérarchique qui permet à l'administration d'exercer un contrôle incessant sur toutes les parties du travail des postes.

Le directeur de l'administration et l'administration centrale ont été remplacés par une division des postes attachée au ministère. Le ministre a ainsi lui-même la haute direction de l'administration.

Un inspecteur général a été institué, dont les attributions sont toutes de surveillance. Ce fonctionnaire a pour mission principale de s'assurer si les ordres du ministre sont observés et bien exécutés par tout.

Un directeur provincial, résidant au chef-lieu et placé sous les ordres immédiats du ministre, dirige et surveille tout le service dans chaque province, aussi bien les dépêches que les relais, la comptabilité, les messageries, etc. Il soumet au ministre toutes les propositions que lui dicte le bien du service, émet son avis sur toutes les affaires, décide lui-même les affaires de détail, et exerce l'autorité, au nom du ministre, sur tout le personnel de la province.

Le contrôleur provincial est l'agent du directeur pour la surveillance du service, et la vérification des bureaux, qu'il est tenu de faire au moins deux fois par an.

Les vérifications sont constatées par procès-verbaux déposés à la direction, et dont les doubles sont adressés au ministre.

Il ne pouvait y avoir doute sur l'urgence d'importantes modifications à introduire dans l'administration des postes : ces modifications étaient vivement réclamées par l'opinion publique, par celle de la législature, manifestées maintes fois par la voix d'honorables sénateurs et représentants.

Le problème difficile que j'ai eu à résoudre, c'était de réorganiser, sans donner lieu à de nouvelles dépenses. Ce problème, je crois l'avoir résolu, car on ne peut appeler surcroît de dépense une faible somme de cinq à six mille francs, lorsqu'il s'agit de la réédification d'un service de l'importance de celui des postes.

Les avantages qui résultent de l'organisation nouvelle pour le bien du service sont suffisamment expliqués par les lignes qui précèdent. Quant aux avantages qui en résulteront pour le trésor public, dans les recettes des postes, les uns sont inséparables des autres. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter un regard sur les états de recette des dix dernières années : chaque amélioration introduite dans le service a produit une augmentation de recette ; c'est ainsi que, depuis 1831, la poste, en multipliant tous les ans ses services, est parvenue, par une gradation successive, à doubler ses produits.

ANNEXE A AU N^o 47.*État comparatif du personnel des postes.*

(L'autre partie du personnel n'a pas éprouvé de variation par suite de la nouvelle organisation).

Organisation ancienne.	Traitements	Organisation nouvelle.	Traitements.
1 Directeur d'administration.	8,400	1 Inspecteur général, remplissant en même temps les fonctions de directeur provincial du Brabant.	12,000
2 Inspecteurs	10,000	8 Directeurs provinciaux.	40,900
9 Directeurs comptables qui remplissaient les fonctions de percepteur aux chefs-lieux de provinces.	30,450	9 Contrôleurs id.	22,000
17 Contrôleurs.	45,650	89 Percepteurs.	102,790
80 Percepteurs.	77,920		
Total.	172,420		177,690
		L'organisation ancienne coûtait.	172,420
		Différence en plus.	5,270

Note. Indépendamment des contrôleurs, il peut être attaché un ou deux commis aux bureaux des directeurs provinciaux, selon l'importance des provinces; mais il est à remarquer que ce n'est pas là une augmentation de personnel, ni une dépense nouvelle, mais un simple déplacement; car ces employés sont chargés de certains travaux qui se faisaient précédemment dans les bureaux de poste et qui rentrent maintenant dans les attributions des directeurs provinciaux, telle est; par exemple, la centralisation de la comptabilité au chef-lieu de chaque province.

N^o 48.

OBSERVATION.

Elle désire connaître les motifs qui ont fait réunir en un seul chiffre, des crédits portés dans les budgets précédents en quatre articles distincts.

RÉPONSE.

Ces motifs ont été indiqués succinctement dans la note insérée au budget.

L'administration des postes a subi une réorganisation pendant l'année 1841. Toutefois, les mesures qui ont été prises jusqu'à présent pour mettre la nouvelle organisation en activité ne peuvent être considérées que comme provisoires, et il ne pourra être statué définitivement à leur égard que lorsque les nouveaux règlements, qui doivent être faits en exécution de l'arrêté royal du 6 avril dernier, auront été adoptés. C'est ainsi que les traitements des divers fonctionnaires, nommés ou déplacés par suite de l'organisation nouvelle, n'ont été fixés que provisoirement.

On a pensé en outre qu'il était opportun de régulariser, à cette occasion, tout ce qui concerne les émoluments des employés des postes.

Contrairement aux principes d'une bonne comptabilité, il n'a jusqu'à présent été fait aucune mention de ces émoluments au budget de l'État, tandis qu'il conviendrait de les faire figurer d'une part en recette et de porter une somme équivalente au budget des dépenses.

Les dispositions à prendre à la suite d'une telle mesure peuvent influencer plus ou moins sur la fixation des traitements des fonctionnaires des postes.

Enfin, il est telle partie du service qu'il serait impossible d'assurer convenablement avec le chiffre actuel des allocations spéciales et pour laquelle il faudrait, par conséquent, demander une majoration de crédit, si les diverses sommes allouées pour les postes, n'étant pas réunies en un chiffre global, ne donnaient pas une certaine latitude administrative à cet égard.

Le service des facteurs de ville, par exemple, exigerait impérieusement une majoration de dépense, non seulement pour augmenter le nombre de ces agents, devenu insuffisant dans plusieurs localités, mais encore pour améliorer le sort de la plupart d'entre eux, qui se trouvent dans une position vraiment malheureuse, et tout le monde sait cependant combien la fidélité de ces agents est chose importante.

Si l'on jette les yeux sur le tableau ci-joint (annexe A), on voit que sur 160 facteurs de ville, 51 touchent un traitement qui ne dépasse pas fr. 300; il en est même plusieurs qui ne reçoivent que fr. 150 à 160 par an.

Autrefois, lorsque la distribution des lettres ne réclamait qu'une heure ou deux par jour, on pouvait sans inconvénient n'accorder que des traitements modiques aux facteurs, puisqu'ils pouvaient, pendant le reste de la journée, exercer une industrie quelconque pour se procurer les moyens d'existence; mais aujourd'hui que les correspondances doivent, dans la plupart des villes, être distribuées deux, trois et même quatre fois par jour, les facteurs sont généralement employés pendant toute la journée, et il y aurait des inconvénients graves, du danger même, à ne pas mieux rétribuer ces agents; car si on ne leur donne pas un salaire suffisant pour pourvoir à leur subsistance, on s'expose à les voir recourir à des moyens illicites pour se procurer le nécessaire.

On est forcé de reconnaître aussi que les percepteurs des petites localités, les commis et les distributeurs ne sont pas assez bien payés.

Il y a 90 percepteurs des postes en Belgique, et de ce nombre 44 seulement reçoivent un traitement supérieur à fr. 640. Sur 77 commis et adjoints-commis, que l'on compte dans l'administration des postes, 22 de ces derniers n'ont que fr. 800 et 23 ne touchent que fr. 600 par an.

Enfin les distributeurs ne reçoivent presque tous qu'un salaire de fr. 2 à 400, ainsi qu'on peut s'en assurer par le tableau ci-annexé *sub. litt. B*.

Il est impossible de maintenir un tel état de choses, qui, de tous côtés, fait naître des réclamations aussi vives que fondées, et, pour y remédier, il faudrait obtenir une augmentation de crédit de fr. 30 à 40,000 au moins. Si cette somme n'a pas été demandée au budget, c'est qu'on espère pouvoir réaliser dans le courant de l'année, sur d'autres parties du service, quelques économies qui permettront de faire droit, du moins en partie, aux nombreuses réclamations qui ont été faites sur l'exiguité des traitements des employés des postes. Mais, pour que ce résultat puisse être obtenu sans augmentation de crédit, il est indispensable que les diverses allocations portées jusqu'à présent au budget pour le service des postes, soient réunies en un chiffre global.

S'il n'en était pas ainsi, comme les économies, qu'on espère pouvoir réaliser sur quelques parties du service, sont encore problématiques et dépendront d'un travail d'enquête qui se fait en ce moment, le chiffre du personnel des postes devrait nécessairement être majoré, tout en maintenant les autres crédits partiels à leur taux actuel.

ANNEXE A AU N^o 48.*État indiquant le nombre et le traitement des facteurs ordinaires.*

PROVINCES.	BUREAUX.	NOMBRE DE FACTEURS.	TAUX DES TRAITEMENTS	MONTANT DES TRAITEMENTS	Observations.
AYVERS	Anvois.....	14	4 à 850 7 à 640 3 à 600	9,680	
	Malines.....	4	à 500	2,000	
	Lierre.....	1	à 300	300	
	Turnhout.....	1	à 300	300	
		20		12,280	
BRABANT.....	Bruxelles.....	21	1 à 1,200 10 à 1,000 10 à 850	19,700	
	Diest.....	1	à 300	300	
	Genappe.....		à 160	160	
	Hal.....	1	à 300	300	
	Jodoigne.....	1	à 250	250	
	Louvain.....	5	à 430	2,150	
	Nivelles.....	1	à 250	250	
	Tirlemont.....	2	à 300	600	
	Vilvoorde.....	1	à 500	500	
	Wavre.....	1	à 250	250	
		35		24,460	
FLANDRE OCCIDENT.	Buges.....	5	4 à 530 1 à 430	2,550	
	Courtray.....	2	à 500	1,000	
	Dixmude.....	1	à 150	150	
	Furnes.....	1	à 160	160	
	Menin.....	1	à 430	430	
	Nieuport.....	1	à 250	250	
	Ostende.....	3	1 à 640 2 à 500	1,640	
	Poperinghe.....	1	à 150	150	
	Roulers.....	1	à 200	200	
	Thielt.....	1	1 à 200	200	
	Ypres.....	1	à 500	500	
		18		7,230	

PROVINCES.	BUREAUX.	NOMBRE DE FACTEURS.	TAUX DES TRAITEMENTS	MONTANT DES TRAITEMENTS	Observations.
FLANDRE ORIENT...	Gand.....	14	7 à 640	8,680	
			7 à 600		
	Alost.....	1	à 350	350	
	Audenaerde.....	1	à 200	200	
	Beveren.....	1	à 200	200	
	Deynze.....	1	à 200	200	
	Eecloo.....	1	à 200	200	
	Grammont.....	1	à 250	250	
	Lokeren.....	1	à 220	220	
	Ninove.....	1	à 150	150	
	Nicolas (St).....	1	à 300	300	
	Renax.....	1	à 200	200	
	Termonde.....	2	à 400	800	
		26		11,950	
HAINAUT.....	Mons.....	4	3 à 640	2,520	
			1 à 600		
	Ath.....	1	à 400	400	
	Beaumont.....	1	à 150	150	
	Binche.....	1	à 300	300	
	Braine-le-Comte..	1	à 200	200	
	Boussu.....	1	à 200	200	
	Charleroy.....	2	1 à 600	1,100	
			1 à 500		
	Chimay.....	1	à 200	200	
	Enghien.....	1	à 200	200	
	Gosselies.....	1	à 230	230	
	Lessines.....	1	à 150	150	
	Leuze.....	1	à 300	300	
	Peruwelz.....	1	à 360	360	
	Quiévrain.....	1	à 200	200	
	Soignies.....	1	à 200	200	
Thuin.....	1	à 150	150		
Tournay.....	3	à 530	1,590		
		23		8,450	

PROVINCES.	BUREAUX.	NOMBRE DE FACTEURS.	TAUX DES TRAITEMENTS	MONTANT DES TRAITEMENTS	Observations.
LIÈGE.....	Liège.....	13	4 à 640 9 à 600	7,960	
	Herve.....	1	à 200	200	
	Huy.....	1	à 400	400	
	Spa.....	1	à 220	220	
	Stavelot.....	1	à 150	150	
	Verviers.....	2	1 à 500 1 à 430	930	
	Waremmes.....	1	à 250	250	
			20		10,110
LIMBOURG.....	Hasselt.....	1	à 300	300	
	Maesoyck.....	1	à 470	470	
	Tongres.....	1	à 250	250	
	St-Trond.....	2	à 250	500	
		5		1,520	
LUXEMBOURG.....	Arlon.....	2	1 à 430 1 à 400	830	
	Bastogne.....	1	à 150	150	
	Bouillon.....	1	à 150	150	
	St-Rubert.....	1	à 150	150	
	Marche.....	1	à 160	160	
	Neufchâteau.....	1	à 150	150	
		7		1,590	
NAMUR.....	Namur.....	4	à 500	2,000	
	Dinant.....	1	à 430	430	
	Mariembourg.....	1	à 150	150	
	Philippeville.....	1	à 200	200	
		7		2,780	

RÉCAPITULATION.

Provinces.	Facteurs	Traitements.
Anvers	20	12,280
Brabant	35	24,460
Flandre occidentale.....	18	7,230
Id. orientale.....	26	11,950
Hainaut.....	23	8,450
Liège.....	20	10,110
Limbourg.....	5	1,520
Luxembourg.....	7	1,590
Namur.....	7	2,780
	<hr/>	<hr/>
	161	80,370

FACTEURS DE VILLE.

Nombre.		Traitements.
1	facteur-chef, à..... fr.	1,200
10	facteurs, à.....	1,000
14	» à.....	850
22	» à.....	640
21	» à.....	600
7	» à.....	530
16	» à.....	500
1	» à.....	470
10	» à.....	430
5	» à.....	400
1	» à.....	360
1	» à.....	350
10	» à.....	300
9	» à.....	250
1	» à.....	230
2	» à.....	220
15	» à.....	200
3	» à.....	160
12	» à.....	150
	<hr/>	
161		

ANNEXE B AU N° 48.

État des traitements des distributeurs des postes.

PROVINCES.	DISTRIBUTIONS.	FRAITEMENTS	Observations.
ANVERS	Braeschaet	300	
	Duffel.....	300	
	Heyst-op-den-Berg.....	300	
	Puers	400	
	Westmael.....	250	
	Westwezel	200	
	Westerloo	300	
	Aerschot	400	
	Asche	300	
	Isque.....	200	
BRABANT.....	Malderen.....	600	
	Marbaix.....	300	
	Nil-St-Vincent.....	300	
	Tervuren.....	300	
	Tubize.....	,	
	Waterloo.....	300	
	Wertryck.....	300	
	Wespelaer.....	300	
	Avelghem.....	400	
	Ghistelles.....	300	
FLANDRE OCCIDENTALE..	Iseghem.....	300	
	Mouscron.....	300	
	Warneton	300	
	Wervicq.....	250	
	Aeltre	400	
	Cruyshautem.....	300	
FLANDRE ORIENTALE.....	Maldeghem.....	200	
	Nederbrakel.....	200	
	Oosterzele.....	200	
	Sottoghem.....	300	
	Zelzate.....	300	
	A reporter.. fr.	9,100	

PROVINCES.	DISTRIBUTIONS.	TRAITEMENTS	<i>Observations.</i>
	Report.	9,100	
	Dour.	300	
	Fayt.	500	
	Flourus	500	
	Fontaine-l'Évêque	530	
MAINAUT	Ghislain (St-)	300	
	Givry	300	
	Lens.	300	
	Pecq	300	
	Pont-de-Sambre	400	
	Rance	200	
	Aywaille	400	
	Amay	300	
	Chaud-Fontaine	400	
	Dolhain-Limbourg	400	
LIÈGE	Hannut	300	
	Henri-Chapelle	400	
	Jemeppe	300	
	Landen	150	
	Nandrin	300	
	Orey	200	
	Beeringen	300	
	Bilsen	300	
LIMBOURG	Herck-la-Ville	200	
	Looz	300	
	Mechelen	250	
	Rimpst	400	
	Aubange	300	
	Barvaux	300	
	Florenville	400	
	Habay-la-Neuve	300	
LUXEMBOURG	La Roche	300	
	Martelange	200	
	Paliseul	300	
	Vicil-Salm	200	
	Wellim	300	
	A reporter	20,230	

PROVINCES.	DISTRIBUTIONS.	TRAITEMENTS	Observations.
NAMUR.....	Report.....	20,230	
	Beauraing.....	300	
	Couvin.....	400	
	Eghée.....	400	
	Emptinnes.....	300	
	Florences.....	200	
	Fosse.....	200	
	Gédinge.....	200	
	Gembloux.....	400	
	Rochefort.....	300	
	Sombreffe.....	200	
	Walcourt.....	300	
	Total.....fr.	23,430	

RÉCAPITULATIONS.

Nombre.	Traitements.
1 Distributeur à.....	600
2 Id.	500
1 Id.	530
14 Id.	400
40 Id.	300
3 Id.	250
14 Id.	200
1 Id.	150

N^o 49.

QUESTION.

Elle désire savoir quelle suite il a été donné à l'arrêté instituant une commission pour l'examen des tarifs concernant le transport des lettres et dépêches.

RÉPONSE.

Cette commission a été convoquée par le ministre des travaux publics une première fois au mois de juillet dernier; elle n'a pu se réunir à cette époque, parce que plusieurs de ses membres, qui font partie des chambres, ne se trouvaient pas à Bruxelles. Après l'ouverture de la session législative, une nouvelle convocation a été faite dans le courant de novembre, mais deux membres n'ont pas accepté le mandat qui leur avait été conféré.

Le gouvernement anglais paraissant avoir l'intention de revenir sur la mesure qui a réduit à un penny la taxe des lettres en Angleterre, il serait peut-être prudent d'attendre le résultat de la nouvelle expérience qui sera faite dans ce pays, avant de s'occuper d'examiner jusqu'à quel point il pourrait y avoir lieu d'introduire en Belgique un système analogue à celui adopté chez nos voisins d'outre-mer.

N^o 50.

CHAPITRE IV. — MINES.

QUESTION.

La section centrale désire savoir sur quels fonds sont imputés les frais d'examen des élèves ingénieurs et conducteurs.

RÉPONSE.

Le budget des travaux publics ne contient pas d'allocation spéciale pour le paiement des dépenses qui se rapportent aux examens des élèves-ingénieurs et conducteurs des mines; ces dépenses ont toujours été payées sur le crédit du personnel des ingénieurs et conducteurs des mines; elles s'élèvent, pour l'année 1841, à fr. 1,085-97, réparties de la manière suivante :

Frais de voyage et de séjour de deux professeurs de l'école des mines à Liège, qui ont fait partie du jury d'examen, fr.	960 00
Menues dépenses relatives à ces examens.	125 97
Ensemble. fr.	1,085 97

N° 51.

CHAPITRE VI. -- DÉPENSES IMPRÉVUES.

QUESTION.

La section centrale désire savoir si le gouvernement comprend sous cette dénomination des dépenses extraordinaires qui se rattachent à d'autres allocations analogues au budget.

RÉPONSE.

La somme proposée pour dépenses imprévues est destinée à acquitter toutes les dépenses éventuelles en dehors des prévisions du budget et pour lesquelles il n'y a pas d'allocation.

