

A

(N° 191.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MARS 1849.

Budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1849 ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. BRUNEAU.

MESSIEURS,

Le budget des Travaux Publics s'applique à l'une des branches les plus importantes de la richesse et de l'activité nationales.

S'il n'offre pas un terrain facile aux discussions politiques, il ouvre un vaste champ aux questions économiques qui sont destinées, dans l'avenir, à occuper la plus large place dans la discussion des intérêts publics.

Pendant que les autres grandes branches des pouvoirs publics sont consacrées à l'administration, à la distribution, à la conservation de la richesse nationale, le Ministère des Travaux Publics a pour mission de créer, de conserver, de perfectionner les voies de communication, de développer toutes les sources de la circulation sociale, de produire les instruments les plus actifs du travail; et tout le monde comprend aujourd'hui que c'est dans l'activité du travail, dans une bonne organisation économique que résident désormais l'avenir et la sécurité des nations; c'est vers ce but que doivent tendre tous nos efforts.

La Belgique a déjà fait beaucoup dans cette voie, mais il lui reste encore beaucoup à faire. Si elle a pu mettre au service de l'activité nationale un immense réseau de routes générales, provinciales et communales, des voies nombreuses de communications fluviales, et ces admirables artères de chemins de fer, dont la puissante impulsion porte incessamment la vie et l'activité dans toutes les direc-

⁽¹⁾ Budget n° 4.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. JACQUES, LESOINNE, BRUNEAU, DE PITTEURS, E. VANDENPEEREBOOM et ROUSSELLE.

tions du pays, elle n'aura pas fini sa tâche tant qu'il lui restera un hameau à rattacher à la circulation générale, un centre d'activité à développer, une richesse nationale à créer par le travail.

Mais ce sont là des bienfaits qui ne peuvent se développer qu'à l'ombre de la paix et de la sécurité dans l'avenir.

C'est ainsi que le Ministère avait compris la mission que lui imposait le service des travaux publics.

Il a prouvé qu'il comprenait qu'il lui restait beaucoup à faire encore, mais il a prouvé aussi par le budget qui nous est soumis, qu'il sait tenir compte des nécessités nouvelles que lui imposent les événements.

Il fallait renoncer momentanément à développer nos travaux publics, se borner à conserver, à améliorer, dans une certaine mesure, ceux existants, profiter d'un moment de repos forcé, pour concentrer ses forces un peu trop étendues et trop éparpillées au milieu du feu de l'activité antérieure, et se livrer à un travail de réorganisation réclamé aussi vivement par les besoins réels du service que par la nécessité d'introduire des économies dans toutes les branches de l'administration.

Le budget présenté par M. le Ministre des Travaux Publics répond à ces exigences. La section centrale est heureuse de signaler à la Chambre l'esprit qui a présidé à sa rédaction ; il entre en même temps dans la voie d'une réforme administrative prudente et utile, et des économies sages et efficaces. Le concours de la Chambre ne faillira jamais au Gouvernement dans cette voie.

La section centrale a consacré de nombreuses séances depuis le 6 février jusqu'au 15 mars courant à l'examen et à la discussion de ce budget ; j'ai l'honneur de présenter ici le résultat de ses délibérations.

D'accord avec M. le Ministre sur presque tous les points, la section centrale a la satisfaction de soumettre à la Chambre un budget qui présente encore quelques économies nouvelles après celles plus importantes que M. le Ministre lui avait déjà fait subir précédemment.

En résumé : le projet de budget de 1849 présentait sur celui de 1848 une diminution de fr. 1,216,939 30

Les propositions nouvelles contenues dans les développements à l'appui du budget, portaient cette réduction à 1,219,560 26

Les propositions définitives présentées par la section centrale, d'accord avec M. le Ministre, portent le chiffre définitif des réductions à 1,241,631 97

Non-obstant une augmentation de . . . 25,000 francs pour la salle du Sénat
et de 3,700 francs pour l'entretien des
écluses de Slykens, ensemble 28,700 francs.

Il est à remarquer de plus que le dernier chiffre du budget contient une somme de 114,225 francs pour traitements de disponibilité, transférée du libellé *des charges permanentes*, à celui *des charges temporaires*, et qui est destinée à s'éteindre successivement.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

ART. 1^{er}. *Traitement du Ministre* fr. 21,000

Adopté sans observation.

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

Charges ordinaires et permanentes 241,000

Charges extraordinaires et temporaires 8,000

Total. fr. 249,000

La somme allouée pour cet article au budget de 1848, ne comprenait qu'une somme de fr. 215,904

Mais il résulte des explications fournies par M. le Ministre, dans les développements nouveaux distribués à la Chambre à l'appui de son budget, que le crédit demandé pour 1849 présente en réalité sur celui voté au budget de 1848, une diminution de fr. 26,851

Et que la différence provient de ce que le chiffre pour 1849 comprend deux transferts : le 1^{er} du chap. II, art. 40, pour une somme de fr. 13,800

comprenant les traitements de l'inspecteur général et d'un employé attaché à l'inspection générale transférés à l'administration centrale dans la vue de créer au Département une direction générale des ponts et chaussées et des mines ;

Le 2^e du chap. III, art. 45, pour une somme de fr. 48,127
représentant le montant des traitements du personnel chargé, à la direction des chemins de fer, de la vérification des recettes, et qui serait aussi transféré à l'administration centrale pour y former le service de vérification.

Enfin ce chiffre total de 249,000 comprend une demande de crédit nouveau de fr. 10,000

Destiné 1^o à compléter le bureau de vérification des recettes jusqu'à concurrence de fr. 2,000

Et 2^o à établir le bureau de contrôle des arsenaux et magasins de Malines pour une somme de fr. 8,000

La nécessité d'effectuer au Département même la vérification des recettes du chemin de fer, et d'y contrôler les opérations de l'arsenal et du magasin de Malines, avait été reconnue par la Chambre lors de la discussion du budget de 1848, et une somme spéciale de 30,000 francs avait été mise à la disposition du Ministre pour cet objet ; le cahier des développements nouveaux présenté par M. le Ministre

fait connaître qu'il n'a pas été fait usage de ce crédit et indique le nouveau projet d'organisation de ce service.

La 1^{re} section demande une réduction sur le crédit de 249,000 francs qu'elle veut porter à 239,000 francs, par la raison que les employés de l'administration du chemin de fer, transférés à l'administration centrale, ne paraissent pas acquérir par là des droits à une augmentation de traitement et que le personnel de 46 employés, joint au personnel déjà existant à l'administration centrale, doit suffire pour créer le bureau de contrôle de l'arsenal et du magasin central de Malines.

La 5^e section demande les motifs qui ont fait admettre au secrétariat particulier deux agents alors qu'il n'y en a qu'un dans les autres Ministères (*voir page 4 des Développements*).

La 6^e section demande le tableau indiquant les noms, traitements, et attributions des employés de l'administration centrale.

M. le Ministre a répondu à ces observations par les notes suivantes :

« La proposition de la 1^{re} section revient à réclamer la suppression du crédit de 10,000 francs, demandé à l'art. 2 du chapitre I^{er} du budget, pour compléter, au Département, le bureau de vérification des recettes du chemin de fer et pour y établir le contrôle de l'arsenal et du magasin central de Malines.

« Je partage l'opinion de la 1^{re} section sur ce point que les employés du chemin de fer qui seront transférés à l'administration centrale, n'acquiescent par là aucun droit à une augmentation de traitement, et mon intention n'est pas d'entrer dans cette voie.

« Mais il est à remarquer que les employés supérieurs qui dirigeaient le bureau de contrôle sont maintenus à l'administration du chemin de fer, en sorte qu'il faudra nécessairement choisir les plus capables des employés transférés au Département, pour la conduite du travail de vérification. De là, la nécessité d'améliorer leur position, afin de leur assurer une certaine supériorité hiérarchique sur leurs camarades actuels. Les augmentations de traitements à donner de ce chef, n'ont été évaluées qu'à 2,000 francs. (Pag. 6 des *Développements*.)

« Quant au bureau de contrôle des arsenaux et du magasin central de Malines, il est tout à fait impossible de l'organiser, comme le pense la section, à l'aide du personnel actuel du Département et de celui à transférer du chemin de fer :

« 1^o Parce que le personnel à transférer du chemin de fer ne suffira qu'à peine au travail considérable de la vérification des recettes ;

« 2^o Parce que le personnel actuel du Département est loin d'être trop considérable pour assurer la marche régulière du service, et qu'on ne pourrait le surcharger d'une nouvelle besogne sans compromettre la prompte expédition des affaires.

« Je persiste donc à considérer comme indispensable le maintien du chiffre de 249,000 francs pétitionné par l'art. 2 du budget.

« J'ajouterai cependant :

« Que la formation au Département d'une direction des ponts et chaussées et

» des mines entraînera vraisemblablement des modifications importantes pour les
» autres branches de l'administration centrale;

» Qu'à mes yeux l'organisation du Département laisse à désirer tant sous le
» rapport de la position des fonctionnaires et employés qui le composent, que
» sous celui de la marche du service, et que je m'occupe activement de cette
» importante question :

» Qu'il me serait en conséquence impossible de prévoir dès aujourd'hui si la
» somme pétitionnée subira une réduction ou une majoration, en suite de la nou-
» velle organisation que je projette, mais que je la considère comme nécessaire
» pour assurer la marche du service *dans l'ordre actuel des choses*, et que je
» m'efforcerai d'ailleurs de ne pas la dépasser lors de l'application prochaine du
» système nouveau.

» La différence que la 5^e section a remarquée dans le personnel du secrétariat
» particulier, n'est qu'apparente.

» Le secrétariat particulier au Ministère des Travaux Publics n'a en réalité
» qu'un agent *permanent* qui est le secrétaire particulier du Ministre.

» Les attributions de cet agent dans les différents Ministères ne sont pas circon-
» scrites à un objet déterminé; elles comprennent toutes les affaires que le
» Ministre se réserve de faire traiter au cabinet. Il peut donc arriver qu'il y ait lieu
» de lui adjoindre un ou plusieurs employés pour un travail quelconque.

» Le second agent qui figure, dans les développements du budget, comme
» attaché au cabinet, y est en effet habituellement détaché pour l'expédition des
» pièces urgentes ou confidentielles ou pour d'autres travaux; mais, en suivant le
» mode de dénombrement du personnel adopté dans les autres Départements, il
» doit être compris parmi les employés du secrétariat général auquel il appartient.

» On voudra bien remarquer, du reste, que les deux agents auxquels la
» 5^e section fait allusion, sont employés depuis plusieurs années au Département
» des Travaux Publics, et qu'en particulier l'employé chargé des fonctions de
» secrétaire a été détaché de la 3^e division. »

M. le Ministre a aussi remis à la section centrale le tableau indiquant les divers
traitements et attributions des employés de l'administration centrale.

Ce tableau, qui sera déposé sur le bureau de la Chambre pendant la discussion,
comprend les noms de 93 employés dont 6 surnuméraires et 11 gens de service,
recevant ensemble des traitements montant à 175,600 francs non compris les
hommes de peine. (*Voy. pag. 4 des Développements.*)

La section centrale approuve le principe de la réorganisation du corps des ponts
et chaussées déposé dans l'art. 2; elle aura l'occasion de l'examiner avec plus
de détail lors de la discussion de l'art. 40 ci-après; elle apprécie aussi les motifs
qui ont porté M. le Ministre à ne pas donner suite au projet qui avait été conçu
primitivement pour l'organisation à l'administration centrale d'un bureau de
contrôle sommaire, et à compléter cette organisation par le transfert à son Dépar-
tement du personnel chargé jusqu'à ce jour, à l'administration de l'exploitation, de
la vérification, de la perception et de la comptabilité.

La section centrale avait d'abord émis l'opinion qu'il n'y avait pas lieu à accorder les 2.000 francs pour compléter le bureau de vérification des recettes, parce qu'elle croyait qu'il était possible de transférer à l'administration centrale, en tout ou en partie, les chefs des bureaux du contrôle existant actuellement, en même temps que les employés inférieurs de ces bureaux, et que ce transfert, sans changements d'attributions ni de besogne, ne devait pas donner droit à une augmentation de traitement ; mais elle est revenue sur cette opinion, sur la déclaration du Ministre en section centrale, que les quatre vérificateurs qui se trouvent aujourd'hui à l'administration de l'exploitation y sont indispensables pour les vérifications des recettes en espèces dans les différentes stations ; l'intention de M. le Ministre est de compléter le bureau de vérification en nommant parmi les premiers commis de ce bureau, quatre vérificateurs ayant la direction des quatre sections qui forment le bureau des vérifications et qui sont : la section des voyageurs, la section des marchandises, la section des décomptes fixes et internationaux et la section de statistique, et l'augmentation de traitement résultant de ce changement de grade sera de 300 francs, soit pour les quatre vérificateurs 2,000 francs.

Le bureau de contrôle des arsenaux et magasins de Malines doit être composé :

D'un vérificateur à.	fr. 3,000
D'un premier commis à	2,000
De deux seconds commis à 1,500 francs, soit.	3,000
Ensemble.	fr. 8,000

M. le Ministre a beaucoup insisté au sein de la section centrale sur l'importance de ce bureau qui est destiné à surveiller l'emploi des objets de fabrication et des matériaux qui sont livrés à l'arsenal central et delà remis aux magasins et ateliers des stations.

Le mouvement d'entrée et de sortie du magasin central porte sur une valeur annuelle de plus de 2,000,000 de francs.

Le vérificateur, a dit M. le Ministre, sera chargé non seulement de la direction du bureau, mais encore du contrôle des arsenaux et magasins sur place ; il devra donc réunir les qualités spéciales du fabricant et celles de l'administrateur ; il aura enfin à remplir à peu près les fonctions d'un directeur-gérant d'établissement industriel. On comprendra qu'il est impossible de le prendre parmi les employés d'administration qu'on se propose de mettre dans la position de disponibilité.

Le premier commis sera chargé, sous la direction du vérificateur, de la partie administrative du bureau ; deux seconds commis lui seront adjoints à cet effet.

Pour remplir convenablement les fonctions qui lui seront confiées, ce personnel restreint devra être nécessairement composé d'employés d'élite, d'une activité et d'une capacité incontestables, et ce n'est pas certes parmi les employés destinés à être mis en disponibilité et qui sont nécessairement ceux qui ont été reconnus le moins à même de rendre des services à l'administration par leur grand âge ou autrement, qu'ils pourront être pris.

Un membre de la section centrale fait observer que, tout en admettant la nécessité de la création de ce bureau, il pense que le nombre actuel des employés suffit pour cette création, et qu'en tous cas M. le Ministre peut occuper pour ce travail les employés que lui ou ses collègues se proposent de mettre au traitement d'attente; que, dans cette hypothèse, il suffirait d'un tiers environ de cette somme pour pourvoir aux besoins de ce service; il propose, en conséquence, de n'allouer qu'une somme de 3,000 francs.

Le Ministre fait remarquer sur cette dernière observation que les employés qui seront mis en disponibilité sont en général les moins valides et appartiennent pour la plus grande partie à la classe des surveillants, dont les plus capables pourront être utilisés comme commis des ingénieurs. Les autres ne peuvent convenir pour former des employés de comptabilité. Il promet de chercher à trouver parmi les employés mis en disponibilité des hommes capables, mais il insiste sur son allocation. Il ajoute que son intention est de ne plus prendre sur les salaires le paiement des employés qui, par leurs fonctions, doivent rentrer dans le personnel.

La section centrale alloue le chiffre pétitionné au budget; mais, confiante dans les intentions de M. le Ministre, elle espère qu'il parviendra à économiser, sur l'art. 47^{bis}, la somme représentant le traitement d'attente des trois employés qui pourront être pris comme premiers et seconds commis du bureau de contrôle, et ne devront plus figurer alors sur le cadre de disponibilité.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale* fr. 8,000

Adopté sans observation.

ART. 4. *Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses* . . fr. 42,500

Adopté.

ART. 5. *Commission des Annales des Travaux Publics, frais de route et de séjour des membres de la commission* fr. 1,100

ART. 6. *Publication du Recueil, frais de bureau, etc.* 3,900
5,000

Ces articles présentent une économie de 1,900 francs sur le crédit alloué en 1848, par suite de la suppression des droits de présence des membres et de l'indemnité du secrétaire. (*Voyez page 7 des Développements.*)

Ils sont adoptés.

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 7. *Frais de route et de séjour des membres de la commission* fr. 600

ART. 8. *Matériel, achats de réactifs, d'appareils, etc.* 1,400
2,000

Les frais de cette commission donnent aussi une économie de 1,000 francs sur le crédit alloué en 1848, par suite de la suppression de l'indemnité annuelle accordée au secrétaire. (*Voir les Développements*, page 9.)

La 5^e section demande que l'on fasse connaître les résultats des travaux de cette commission.

M. le Ministre a satisfait à cette demande par la note suivante :

« La commission des *procédés nouveaux* a été instituée par un arrêté ministériel du 3 avril 1841. Jusqu'en 1843, elle n'a eu qu'une existence provisoire; un arrêté royal du 10 août de cette année lui a donné un caractère permanent.

» Cette commission examine les inventions et perfectionnements que lui soumet le Département, et qui se rattachent aux différentes branches de service de l'administration des travaux publics; elle lui adresse ensuite ses conclusions motivées.

» L'étude des matériaux indigènes propres aux constructions fait en outre partie de ses attributions.

» Depuis son origine jusqu'à ce jour, la commission a été saisie de plus de *trois cents affaires*. Le plus grand nombre avaient pour but l'amélioration du service de locomotion sur les chemins de fer et la sûreté des voyageurs.

» Beaucoup d'inventions et de théories proposées ont été écartées, les unes comme impraticables, les autres comme inférieures aux procédés en usage, d'autres enfin comme dangereuses ou inefficaces.

» Certaines inventions, présentant un caractère d'utilité, ont été soumises à des essais. Quelques-unes ont été appliquées; quelques autres ont été jugées inadmissibles à cause de l'insuffisance des résultats ou de la médiocrité des avantages.

» Parmi ces diverses inventions, je citerai : le système de freins du sieur Laignel; celui de l'ingénieur Cabry, pour l'économie du combustible dans les foyers des locomotives; celui du sieur Jacquennot, de Bordeaux, pour prévenir l'explosion des chaudières à vapeur : les différents procédés pour la conservation des bois; la télégraphie électrique du sieur Barthel; le système de détente variable, applicable aux machines locomotives, imaginé par le sieur Coster; le procédé du sieur Debavay, pour empêcher le déraillement des convois sur les chemins de fer; le nouveau système de vannes du sieur Dincq; le nouveau système de chaudière de locomotive du sieur Maurissen.

» La commission poursuit l'étude des différentes qualités de chaux du pays, et l'analyse des houilles indigènes propres à la fabrication du coke.

» C'est elle qui a élaboré le règlement de police du 15 novembre 1846, qui régit aujourd'hui l'emploi des appareils à vapeur.

» Les fonctions de membre de la commission sont purement gratuites. L'indemnité annuelle de 1,000 francs que l'arrêté du 10 août 1843 attribuait au secrétaire est supprimée depuis le mois de juillet 1848. Cette somme ne figure plus au projet de budget de l'exercice 1849.

» L'utilité de la commission est incontestable : en éclairant, par ses avis, le
 » Département des Travaux Publics, elle lui facilite les moyens de statuer, en
 » parfaite connaissance de cause, sur les propositions que lui adressent les
 » auteurs de perfectionnements et de découvertes. »

L'arrêté royal du 10 août 1845 et le règlement d'ordre des travaux de la commission seront déposés sur le bureau.

La section centrale adopte les chiffres proposés pour ces deux articles.

CHAPITRE II.

**Ponts et chaussées. — Bâtiments civils. — Canaux, rivières et polders. —
 Ports et côtes. — Personnel des ponts et chaussées.**

PREMIÈRE SECTION.

Ponts et chaussées.

ART. 9. — *Routes.*

La somme demandée pour le service des routes est de . . . fr. 2,618,600

Quoique la somme totale pétitionnée pour le service des routes soit la même que celle accordée au budget de 1848, elle présente cependant quelques différences de détail qui se trouvent indiquées dans les *Développements* à l'appui du budget.

Il en résulte qu'il y a réduction :

1^{re} Sur le *litt. A* pour le prix d'entretien ordinaire des routes par suite des nouveaux baux, d'une somme de. fr. 30,857

2^o Sur le *litt. B* pour les travaux en dehors des baux d'entretien, d'une somme de. 42,900

3^o Sur le *litt. C* pour les frais d'études des projets, matériel et impression, d'une somme de. 10,000

Ensemble d'une somme de. . . . fr. 83,757

qui est reportée sur le *litt. C* relatif aux travaux d'amélioration et construction de routes qui reçoit ainsi en réalité une augmentation sur le crédit ordinaire appliqué l'année dernière à la construction de routes nouvelles.

La 1^{re} section demande si les routes d'une largeur trop grande ne pourraient être rétrécies, par la suppression d'un accotement, et si quelques-unes ne devraient pas être réduites à l'état de routes de communication vicinale ; cette observation avait été faite par la section centrale de l'année dernière : des études ont-elles été faites sur ces points ?

La 2^e section vote le chiffre, sous la condition qu'il sera uniquement

employé en subsides aux provinces et aux communes pour la construction de routes.

La 3^e section se montre favorable à toute mesure qui aurait pour objet d'améliorer les communications vicinales.

La 4^e section appelle l'attention du Gouvernement sur le mauvais état d'un grand nombre de routes; elle pense que les employés de l'administration n'exercent pas une surveillance suffisante.

Elle réduit le chiffre du *litt. C.* à 5,000 francs parce que, dit-elle, les employés sont tenus de faire, sans rétribution particulière, tous les travaux ressortissant à leur spécialité.

La même section pense que le Gouvernement réaliserait une économie en divisant les lots d'adjudication d'entretien de routes.

La 5^e section demande qu'une grande surveillance soit exercée sur l'entretien des routes et sur la réception des matériaux.

La 6^e section demande la note des longueurs de routes entretenues à forfait par adjudication publique, celle des routes entretenues par régie, et ce que chaque catégorie de ces routes coûte à l'État.

Elle demande qu'à l'avenir on ne construise plus de routes sans un crédit spécial voté par les Chambres, et que le crédit alloué au budget ne puisse être appliqué qu'en subsides aux provinces et aux communes.

Elle demande que le *litt. B.* soit réduit au chiffre le plus élevé de la dépense des trois dernières années.

Elle désire connaître quelle est la somme des engagements pris par l'État pour construction de routes et ce qui est à payer de ce chef sur l'exercice 1849 et les suivants.

Elle propose de libeller l'art. 9 de la manière suivante : « Entretien et amélioration de routes, exécution des engagements pris pour construction de routes nouvelles, études de projets, subsides pour construction de routes provinciales et communales. »

La section centrale ayant communiqué ces différentes observations à M. le Ministre, en a reçu les réponses ci-après :

La 1^{re} section demande si les routes d'une largeur trop grande ne pourraient être retrécies par la suppression d'un accotement. Si quelques-unes ne devraient pas être réduites à l'état de communication vicinale?

Cette observation avait été faite par la section centrale de l'année dernière. Des études ont-elles été faites sur ce point?

« La question soulevée par la section centrale de l'année dernière, et reproduite de nouveau cette année, a été soumise à un examen approfondi qui a conduit à reconnaître que l'exécution de la mesure proposée serait généralement plus désavantageuse que profitable à l'État. »

« L'on croit devoir communiquer à la section centrale le rapport récent qui a été adressé à ce sujet au Département des Travaux Publics par le conseil des ponts et chaussées, rapport qui, traitant la question sous toutes ses faces, conclut en ce sens qu'il n'y a pas lieu de mettre à exécution la mesure indiquée, et émet l'opinion que, ce qu'il y aurait de mieux à faire, ce serait de planter une

» deuxième rangée d'arbres sur l'un des accôtèments. Cette idée paraissant très-
 » heureuse, sous différents rapports, le Gouvernement est assez disposé à la
 » réaliser, là où il n'y aurait pas d'inconvénient à le faire. Une instruction
 » complète aura lieu à cet égard.

» Si le Gouvernement admettait la demande formulée par la 2^e section, il
 » devrait nécessairement renoncer, dès à présent, à toute exécution de communi-
 » cations nouvelles pour compte de l'État, alors qu'il reste encore un grand nombre
 » de communications de cette nature à entreprendre dans l'intérêt général et bien
 » entendu du pays.

La 2^e section note le chiffre demandé à l'art. 9 (construction de routes) sous la réserve qu'il sera uniquement employé en subsides aux provinces et aux communes.

» Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que la somme de 987,928 francs indi-
 » quée au budget comme pouvant éventuellement être affectée à des travaux
 » d'amélioration et à la construction de routes, ne se trouve pas entièrement dispo-
 » nible, et que, par suite d'engagements pris pendant les exercices antérieurs, il
 » ne pourra être disposé que d'environ 455,000 francs, que même la somme de
 » tous les engagements auxquels il reste encore à satisfaire, s'élève à environ
 » 957,000 francs, en sorte que s'il fallait les réaliser tous immédiatement, le
 » chiffre indiqué au budget y suffirait à peine.

» Ces engagements contractés anticipativement s'expliquent facilement.

» Les frais de construction d'une lieue de route peuvent être évalués moyen-
 » nement à 150,000 francs; ainsi la somme d'environ 900,000 francs affectée,
 » chaque année, à l'exécution de routes nouvelles, ne peut servir qu'à entreprendre,
 » tout au plus, six lieues de routes. C'est-à-dire, $\frac{2}{3}$ de lieue par province. Si
 » donc l'on ne veut pas scinder les projets et, par suite, les entreprises, l'on est
 » forcément obligé de répartir le chiffre des dépenses sur plusieurs exercices. C'est
 » la marche qui a été suivie jusqu'ici, et elle n'a présenté aucune espèce d'incon-
 » vénient, la construction complète d'une route quelque peu importante ne pouvant
 » avoir lieu en moins de deux années. Une autre considération semble s'opposer
 » aussi à l'adoption de la 2^e section; c'est celle qui résulte de la loi sur les
 » barrières, du 18 mars 1833, et qui porte textuellement : Art. 6. « Les fonds
 » provenant de la taxe des barrières sur les routes de 1^{re} et de 2^e classe sont affectés
 » à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles
 » communications. »

» En employant d'ailleurs, comme le demande la 2^e section, la somme destinée
 » à la construction des routes, à des subsides aux provinces et aux communes, il
 » y aurait nécessairement confusion de crédits et d'attributions, car tout ce qui
 » concerne les communications vicinales rentre naturellement dans le domaine du
 » Département de l'Intérieur, qui pourvoit au moyen des allocations spéciales
 » portées à son budget, aux besoins de ces communications.

» Les considérations qui précèdent et qui s'appliquent également aux obser-
 » vations de la 6^e section, s'opposent à l'adoption du libellé indiqué.

» La proposition de ne plus construire à l'avenir des routes sans qu'un crédit
 » spécial ait été voté à cet effet par la Législature, ne saurait également être

La 6^e section reproduit la même observation et demande en outre qu'à l'avenir on ne construise plus de routes sans un crédit spécial voté par la Chambre. Elle propose en conséquence le libellé suivant : Entretien et amélioration

des routes, exécution des engagements pris pour construction de routes nouvelles provinciales et communales.

» admise, car elle mettrait l'administration dans des embarras continuels et lui ôterait nécessairement toute liberté d'action, outre qu'elle aurait l'inconvénient de donner lieu à des retards fâcheux et souvent préjudiciables aux localités intéressées.

La 4^e section appelle l'attention du Gouvernement sur le mauvais état d'un grand nombre de routes, elle pense que les employés de l'administration n'exercent pas une surveillance suffisante.

» Ainsi qu'on l'a déjà fait connaître l'année dernière (voir le Rapport de la section centrale, pages 10 et 11), les rapports périodiques des chefs de l'administration des ponts et chaussées signalent les routes de l'État dans toutes les provinces, comme se trouvant dans un état de viabilité généralement satisfaisant, et en rapport avec les besoins actuels du roulage ; que si, par exception, quelques communications empierrées, conduisant à de grands centres d'exploitation et d'industrie, comme dans les provinces de Hainaut et de Liège, laissent quelque chose à désirer sous le rapport du parfait entretien, il faut l'attribuer uniquement à la circulation immense qui a lieu sur ces routes, et qui ne permet pas de les maintenir dans un état tout à fait satisfaisant, malgré tous les soins que l'on y apporte et les sommes considérables que l'on y affecte chaque année.

» Le seul remède propre à faire disparaître cet état de choses est de convertir les empierrements en chaussées pavées, ainsi que cela a eu lieu récemment pour la route de Charleroy à Philippeville ; mais cette opération exige des dépenses très-considérables qui ne sauraient être faites que successivement et à mesure que les ressources le permettront ; ainsi la seule partie de la route de Charleroy à Philippeville, convertie en pavage, a nécessité une dépense de 260,000 francs pour une longueur de 9,407 mètres, ou moins de deux lieues.

» Le chiffre de cette dépense atteint déjà, à lui seul, plus du quart de la somme disponible chaque année pour construction et amélioration de routes.

» L'on peut encore dire aujourd'hui, comme l'année dernière, qu'à part les quelques exceptions signalées ci-dessus, le Département des Travaux Publics n'est saisi d'aucune plainte sérieuse sur le mauvais état des routes entretenues directement par l'État.

» Quant à ce que les employés n'exerceraient pas une surveillance suffisante sur les travaux d'entretien, cette supposition ne saurait être admise ; car les rapports que le Département reçoit régulièrement, signalent les agents des ponts et chaussées comme remplissant généralement leurs devoirs avec zèle et exactitude ; l'état d'entretien peu satisfaisant que l'on peut remarquer dans quelques localités, ne saurait être attribué à un défaut de surveillance, mais plutôt aux causes signalées ci-dessus, et à ce qu'il existe quelques chaussées assises sur un sol tellement mauvais que, malgré des dépenses très-considérables, les soins les plus assidus et une surveillance incessante, il est presque impossible de les maintenir dans un état de viabilité exempt de tout reproche.

La 6^e section demande la note des longueurs de routes entretenues à forfait par adjudication publique, celle des routes entretenues par régie, et ce que chaque catégorie de ces routes coûte à l'État.

» Ainsi qu'on l'avait fait pressentir dans les Développements à l'appui du budget de 1848, le renouvellement partiel des baux d'entretien des routes, au 1^{er} mai dernier, a permis de remettre également en adjudication les différentes sections de routes entretenues jusque-là par voie de régie ; en sorte que ce mode d'exé-

» cution est venu à cesser totalement et que l'entretien de toutes les communica-
» tions de l'État se trouve aujourd'hui adjugé à forfait.

» Le tableau ci-annexé (1) renseigne en détail les longueurs des différentes
» routes et leur prix d'entretien respectif.

» Il en résulte que l'entretien s'étend sur une longueur totale de 3,633,714 mè-
» tres et nécessite une dépense de 1,393,972 francs, soit 731 lieues, à raison de
» 1,906 francs par lieue, prix moyen.

» L'entretien des routes a été généralement réduit depuis plusieurs années au
» plus strict nécessaire et à ce qu'exigent encore aujourd'hui les besoins du
» roulage.

» Comme on l'a déjà indiqué ci-dessus, la somme totale des engagements pris
» s'élève à environ 937,000 francs, et elle a été répartie sur deux exercices, afin
» de se conformer aux prescriptions de la loi sur la comptabilité de l'État, La 6^e section demande
quelle est la somme des en-
gagements pris par l'État
pour construction de routes,
et ce qui est à payer sur
1849 et les années suivantes.
» savoir :

» Sur l'exercice 1849.	fr. 532,000
» Sur l'exercice 1850.	425,000
	957,000

» Ainsi que les développements à l'appui du budget de 1848 l'ont déjà expliqué, La même section demande
que le litt. B soit réduit au
chiffre le plus élevé de la
dépense des trois dernières
années.
» la somme assignée au litt. B, pour travaux et dépenses accessoires en dehors des
» baux d'entretien, ne saurait être fixée à l'avance d'une manière précise; cette
» allocation constituant une sorte de réserve destinée à faire face à toutes les
» éventualités pendant une année entière, et notamment aux dépenses rendues
» indispensables par des causes de force majeure, telles que rupture de ponts,
» enlèvements de neiges et d'éboulements, etc., etc., doit servir aussi à solder
» les indemnités de terrains et propriétés bâties cédés à la grande voirie par suite
» de l'adoption de plans d'alignement, indemnités qui emportent chaque année un
» chiffre très-élevé.

» La somme allouée pour cet objet au budget de l'année dernière était
» de 242,000 francs, et sur ce chiffre il a été dépensé 191,353 francs; mais tous
» les comptes ne sont pas encore réglés.

» Le chiffre demandé en 1849 n'est que de 200,000 francs et présente ainsi
» une réduction de 42,000 francs sur le budget de 1848.

» C'est sur ces 200,000 francs que sera imputée aussi la dépense à résulter de
» la construction d'un pont en pierre dans le village de Theux, dépense évaluée
» à 32,000 francs; en sorte que le chiffre indiqué se trouve réduit, de fait,
» à 148,000 francs, et à une somme de beaucoup inférieure à celle qui a été
» employée en 1848.

(1) Ce tableau se trouve déjà imprimé en partie à la suite du cahier de développements
à l'appui du budget, à l'exception du détail des longueurs. Il sera déposé sur le bureau pen-
dant la discussion.

» Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que, dans le cas où cette allocation » partielle, qui ne forme qu'un *littéra* du chiffre global de l'art. 9, ne serait pas » entièrement absorbée, ce qui resterait éventuellement disponible recevrait une » autre destination et pourrait être affectée, soit à des travaux d'amélioration, soit » à la construction de routes. »

La discussion ayant été ouverte au sein de la section centrale sur les différentes questions qui se rattachent à l'art. 8 et aux observations auxquelles il a donné lieu, s'est établie d'abord sur la question posée par la 1^{re} section quant à l'utilité de rétrécir la largeur de quelques grandes routes, par la suppression d'un accotement, et de les réduire à l'état de communications vicinales.

Un membre demande que la section centrale se prononce sur cette question qui avait déjà été agitée dans le rapport de la section centrale de l'année dernière, ainsi que sur le nouveau projet, indiqué par le conseil des ponts et chaussées, de planter une seconde rangée d'arbres sur l'un des accotements de certaines routes.

Il combat l'un et l'autre de ces projets, et la section centrale, à l'unanimité, émet l'avis qu'il n'y a pas lieu à y donner suite.

Elle croit, avec le conseil des ponts et chaussées, que le rétrécissement des routes ne procurerait ni avantage ni économie pour le trésor ;

Qu'en effet le rétrécissement de la partie pavée exigerait d'abord le démontage et le repavement de toute la route pour la mettre sous un autre profil ;

Que le pavé rendu ainsi plus étroit, le roulage se faisant nécessairement toujours dans les mêmes ornières, les frais d'entretien deviendraient plus élevés, à circulation égale ;

Que la suppression d'un accotement ne donnerait aucun produit par le motif que la bande étroite de terrain, là où elle pourrait être enlevée, ne convenant qu'au propriétaire riverain, le prix de vente couvrirait à peine les frais d'ouverture d'un nouveau fossé et de nivellement ;

Que ces accotements devraient, en tous cas, être conservés dans les traverses des villages et des bois, le long des travaux d'art et dans les parties de routes en déblais ou en remblais, ce qui annulerait presque complètement la mesure ;

Que le rétrécissement de la route rendrait la circulation plus difficile, surtout au point de vue stratégique, et par le motif que l'un des accotements sert de dépôt aux matériaux pour l'entretien de la route ;

Que la suppression d'un accotement rendrait impossibles, le long des routes, les plantations qui, non-seulement, donnent un produit plus certain à l'État, mais ont encore pour but de maintenir les talus, de garantir la sécurité publique et d'embellir nos voies de communication ;

Que le déclassement des routes, au rang de communications vicinales, qui aurait pour résultat de mettre leur entretien à la charge des villes ou communes qui en profitent, n'offrirait aucun avantage et présenterait de grandes difficultés, sinon des impossibilités d'exécution ;

Qu'en effet, ce ne sont pas seulement les localités traversées par une route qui en retirent des avantages, et que la répartition des frais d'entretien en raison de ces avantages, ne pouvant s'établir sur des principes fixes, serait une source d'arbitraire ;

Que si la répartition avait lieu en raison du parcours, les communes traversées sur une grande longueur par des parties de routes d'un entretien coûteux seraient ruinées et ne pourraient y pourvoir au détriment de la bonne viabilité ;

Enfin, qu'il serait injuste de charger les provinces ou les communes de l'entretien des routes dont le produit des barrières n'est pas suffisant pour couvrir les frais d'entretien, sans leur abandonner en même temps celles dont le produit est supérieur à ces frais ; et qu'il est à remarquer que ce produit général n'est inférieur aux frais d'entretien que dans les provinces de Limbourg, Luxembourg et Namur, tandis qu'il offre dans toutes les autres provinces un excédant d'environ 360,000 francs qui rentrent dans les caisses du trésor. (*Voir les Développements*, p. 67.)

Et, quant à l'avis émis par le conseil des ponts et chaussées, que, ce qu'il y aurait de mieux à faire à l'égard des routes que le roulage a en partie abandonnées depuis que le chemin de fer existe, ce serait de planter une deuxième rangée d'arbres sur l'un des accotements, la section centrale, contrairement à l'opinion de M. le Ministre, ne peut considérer cette idée comme plus heureuse que les autres, par le motif que cette seconde rangée d'arbres sur un accotement l'enlèverait de fait à la circulation, nuirait aux riverains et aux routes en y entretenant une plus grande humidité, diminuerait la croissance des plantations déjà faites, sans pouvoir acquérir elle-même quelque valeur.

Du reste, d'après le rapport du conseil, tous ces projets ne pourraient s'appliquer qu'à un petit nombre de routes, ce qui en diminue beaucoup l'importance ; et l'opinion émise par la section centrale n'exclut pas la vente et la mise en culture des parties de routes qui peuvent présenter dans certaines localités des excédants sur les largeurs déterminées par leur classification.

Les autres questions examinées par la section centrale, à propos de l'art. 9, sont celles résultant des votes émis par les 2^e et 6^e sections, sur le mode d'emploi du crédit que ces sections voudraient appliquer exclusivement en subsides aux provinces et aux communes, et sur la demande de la 6^e section qui exige un projet de loi spécial pour la construction de chaque route.

Un membre appuie ces deux propositions ; il soutient sur la première que les routes d'intérêt général sont achevées ; qu'il faut laisser aux provinces et aux communes le soin d'apprécier, par leur intervention directe, quelles sont les routes dont la construction peut être encore utile à leur point de vue particulier ; que, du reste, les routes construites directement par l'État coûtent plus cher ; et, quant à l'intervention de la Législature dans chaque demande de construction de route, il la réclame, par le motif principal qu'il ne faut pas laisser au Gouvernement seul la faculté de grever les finances de l'État d'une manière permanente par les frais d'entretien des routes nouvelles.

On répond qu'on est loin d'admettre qu'il n'y ait plus de routes d'intérêt général à construire ; que le mode de subsides aux provinces et aux communes suppose

l'intervention principale de celles-ci et aurait pour conséquence de priver de constructions nouvelles les provinces et les communes les plus pauvres par l'impossibilité où elles seraient d'intervenir dans la dépense, et que le système de crédit et de loi séparé pour chaque route aurait, outre les inconvénients signalés par M. le Ministre, celui de donner naissance dans les Chambres à des luttes ou à des coalitions d'intérêts provinciaux.

Les deux propositions étant mises aux voix, la 1^{re} est rejetée par cinq voix contre une, la seconde est aussi rejetée par quatre voix contre deux.

La section centrale fait remarquer, quant à l'observation présentée par la 4^e section sur le chiffre du *litt. C*, que cette somme n'est pas destinée à payer les employés chargés des études des projets et de la levée des plans et qui sont déjà rétribués sur le budget de l'État, mais à payer les frais matériels de ces projets, tels que ouvriers, indemnités aux propriétaires et autres.

Admettant pour le surplus les observations présentées par M. le Ministre, la section centrale adopte l'art. 9, par six voix contre une.

ART. 10. — *Plantations sur les routes.*

<i>Litt. A. Plantations nouvelles et entretien de celles existantes.</i>	fr.	39,900
<i>Litt. B. Somme à valoir pour frais de surveillance extraordinaire.</i>		1,500
Total.	fr.	41,200

Cette somme présente sur celle accordée en 1848, une économie de 8,000 fr. résultant de la suppression des emplois de conservateurs des plantations, et une diminution de 800 francs, représentant le traitement du garde de la pépinière de Laeken qui sera imputé sur l'allocation pour le personnel.

La 2^e section appelle l'attention sur le grand nombre d'arbres nouvellement plantés qui périssent le long des routes : la cause en est, selon elle, au peu de soin que l'on apporte dans le transport de la pépinière au lieu de la plantation.

La 4^e section fait observer que les plantations de peupliers de Canada sont très nuisibles aux propriétés riveraines.

La 5^e section insiste sur la nécessité d'un meilleur choix des essences et des sujets pour plantations nouvelles et d'un élagage mieux surveillé pour les plantations anciennes.

La 6^e section désapprouve les pépinières de l'État ; il est préférable de recourir pour les plantations à l'adjudication publique avec responsabilité de cinq ans de la part de l'entrepreneur.

M. le Ministre a fait sur ces observations les réponses suivantes :

« Ce n'est que depuis un an environ que de jeunes arbres ont pu être extraits » de la pépinière de Laeken, pour être plantés sur quelques routes de la province » de Brabant ; et si un certain nombre de ces arbres a péri, ce dont il est encore » permis de douter, la faute n'en saurait être attribuée à l'administration, mais » bien aux entrepreneurs qui devaient les mettre en place, et qui auront négligé » de les faire enlever à temps de la pépinière.

» Dorénavant la mise en place des arbres à provenir de la pépinière de l'État,
 » ne fera plus l'objet d'une adjudication publique, et cette opération se fera avec
 » soin par les ouvriers de la pépinière sous la surveillance des agents des ponts
 » et chaussées.

» Le choix des essences de quelques plantations nouvelles a pu laisser quelque
 » chose à désirer, mais ce choix se fait aujourd'hui avec discernement, et d'après
 » l'expérience acquise; toutes les propositions de plantations sont maintenant
 » soumises à l'examen d'un homme spécial versé dans l'art de l'agronomie et
 » auquel le Département a confié la surveillance des opérations les plus impor-
 » tantes.

» L'administration forestière est également consultée lorsqu'il en est besoin.

» Quant aux élagages, il n'y sera procédé dorénavant que sous la direction de
 » l'homme spécial dont il est fait mention ci-dessus, et qu'après que la nécessité
 » en aura été reconnue.

» Cette opération essentielle est devenue l'objet de l'attention la plus sérieuse
 » de la part de l'administration.

» L'intention du Gouvernement n'a jamais été de pourvoir à toutes les planta-
 » tions au moyen de pépinières; la seule qu'il ait créée à Laeken l'a été pour faire
 » un essai.

» Cette pépinière, qui n'est en rapport que depuis un an environ, est loin de
 » pouvoir satisfaire à tous les besoins, car elle n'a produit jusqu'ici qu'à peu près
 » 18,000 sujets propres à être plantés sur les routes, aux abords de la capitale.

» Les nouvelles plantations se font en général par voie d'adjudication et avec
 » garantie de plusieurs années, clause qui rend ces entreprises assez dispen-
 » dieuses.

» Quant à la pépinière de Laeken, sa création peut être envisagée comme une
 » bonne opération tant sous le rapport des produits, que sous le rapport financier,
 » car les calculs établis aux *Développements* à l'appui du budget (page 13), démon-
 » trent d'une manière évidente, que cet établissement rapporte à l'État plus de
 » 20 p. % du capital qui a été employé jusqu'ici.

L'art. 40 est adopté.

SECTION II.

Bâtiments civils.

ART. 11. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monu-
 ments de l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent
 l'entretien à charge de l'Etat fr. 52,000*

Après la présentation de son budget et des *Développements* à l'appui,
 M. le Ministre a demandé de porter à cet article comme charge extra-
 ordinaire, une somme de 25,000
 pour l'établissement d'un appareil pour le chauffage de la nouvelle
 salle destinée à la tenue des séances du Sénat; ce qui porterait le total
 de l'article à fr. 77,000

La 1^{re} section approuve la demande d'un crédit de 25,000 francs pour l'appareil de chauffage de la salle du Sénat, tout en témoignant son étonnement que cette dépense n'ait pas été comprise dans les prévisions de l'architecte.

La 2^e section vote pour ce crédit, sans observation.

La 5^e section demande s'il ne serait pas possible de chauffer les deux Chambres avec un même appareil.

La 4^e section dit qu'elle a appris qu'un entrepreneur offrirait de s'engager à effectuer ce travail moyennant onze mille francs.

La 5^e section demande que l'on emploie des agents des ponts et chaussées et non des agents spéciaux pour la surveillance des constructions nouvelles.

La 6^e section demande la note des trente palais, édifices, etc., dont il s'agit au *lit. A*.

La même section accorde les 25,000 francs, en demandant s'il ne reste pas de fonds disponibles sur les crédits précédents accordés pour la construction de la salle du Sénat.

Voici les réponses de M. le Ministre sur ces observations :

« La dépense à faire pour l'établissement d'un appareil de chauffage n'a point
» été comprise dans les prévisions parce que l'architecte a envisagé cet objet
» comme ne faisant pas partie des constructions proprement dites. Il a considéré
» le chauffage, aussi bien que l'ameublement de la salle, comme objets d'appro-
» priation pour lesquels une allocation spéciale devait être réclamée; la questure
» du Sénat, de son côté, considérant l'appareil du chauffage sous un point de vue
» tout opposé n'en a pas compris la dépense dans le crédit qu'elle a demandé pour
» l'ameublement, et, en conséquence, elle s'est vue dans la nécessité de s'adresser
» au Département des Travaux Publics, pour demander qu'une allocation spéciale
» de 25,000 francs fut portée de ce chef à son budget.

» En suite de cette demande une commission composée de l'inspecteur général
» des ponts et chaussées, de l'inspecteur général des mines, de l'ingénieur en chef
» des bâtiments civils, des architectes Suys et Dumon, a été instituée à l'effet
» d'examiner les différents systèmes de chauffage en usage, et de faire connaître
» celui auquel il convient de donner la préférence, en se prononçant, en même
» temps, sur les propositions qui ont été faites à cet égard à la questure du
» Sénat.

» Cette commission n'ayant point encore fait connaître le résultat de son
» examen, il est impossible de répondre, pour le moment, aux observations des
» sections.

» Il est toutefois à prévoir que le crédit indiqué sera plutôt insuffisant que trop
» élevé.

« L'on a déjà eu occasion de faire remarquer que c'est la questure du Sénat
» qui a fait dresser, par l'architecte Suys, les projets de la nouvelle salle à construire
» et que le Département des Travaux Publics n'y est intervenu que pour y donner
» son approbation sous le rapport de l'art.

» C'est au même architecte que sont confiées la direction et la surveillance des
» travaux.

» Les ingénieurs du service des bâtiments civils auraient pu, en effet, être
» chargés de la direction de cette construction, comme ils l'ont été des travaux
» de réédification de la Cour des Comptes; mais le Sénat a préféré qu'une autre
» marche fut suivie à l'égard de l'édifice destiné à ses séances.

» La construction de la salle du Sénat étant encore en plein cours d'exécution,
» et les travaux s'effectuant par voie d'économie, sur bordereaux de prix, il est
» impossible de prévoir, dès maintenant, si les crédits alloués pour cet objet ne
» seront pas entièrement absorbés.

» La situation exacte ne pourra être connue que lorsque les constructions seront
» complètement achevées et tous les comptes définitivement réglés. »

Le tableau ci-annexé, sous le *litt. A*, présente l'indication des palais et édifices
dont s'agit au *litt. C*.

L'art. 11 est adopté avec l'augmentation demandée par M. le Ministre pour
l'appareil de chauffage de la salle du Sénat.

SECTION III.

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

ART. 12. *Canal de Gand au Sas-de-Gand.* — Entretien et travaux
d'amélioration fr. 29,548

Adopté sans observation.

ART. 13. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.* — Entretien et travaux
d'amélioration.

Entretien ordinaire fr.	26,000
Charges extraordinaires	47,000
Ensemble	73,041

Adopté.

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

Entretien ordinaire fr.	24,000
Id. extraordinaire et d'amélioration, alimentation par machines à vapeur	72,489
Ensemble	96,489

La 3^e section pense que l'entretien ordinaire et extraordinaire ne devraient pas
faire l'objet d'entreprises distinctes; il conviendrait de mettre l'entretien en adju-
dication annuellement; l'entretien à forfait absolu est vicieux.

La 4^e section demande qu'on fasse cesser l'abus qui existe par la tolérance accordée à l'éclusier d'Herbières de se livrer au commerce.

La même section appelle l'attention du Gouvernement sur la suppression du contrôle des recettes des canaux de Condé et de Pommerœul. Elle demande s'il ne serait pas possible de faire faire le service de ce contrôle par les conservateurs de ces canaux, auxquels on pourrait allouer un supplément de traitement, par exemple de 400 francs, ce qui permettrait de réaliser l'économie du surplus du traitement de ce contrôleur.

La 6^e section appelle l'attention sur les abus du système d'adjudication à bordereaux de prix ; elle pense qu'il faut abandonner ce système.

Nous transcrivons ici les réponses qui ont été faites par M. le Ministre à ces observations :

La 3^e section pense que l'entretien ordinaire et extraordinaire ne devraient pas faire l'objet d'entreprises distinctes.

» L'entretien ordinaire, décrit au cahier des charges, s'exécute à forfait, au moyen d'une somme fixe et annuelle de 24,000 francs.

» Pour un canal sur lequel la navigation est aussi active que sur celui de Pommerœul à Antoing, il est impossible de constater d'avance tous les travaux de réparation qui devront être exécutés pendant un certain nombre d'années.

» C'est en tenant compte de cette impossibilité que l'on a introduit, dans le cahier des charges de l'entreprise des travaux d'entretien du canal de Pommerœul à Antoing, des stipulations portant que les travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration se feront également par l'adjudicataire et sur bordereau de prix.

» Le rabais de l'adjudication s'applique proportionnellement aux prix du bordereau.

» Les ouvrages à exécuter de la sorte sont, dans le système du cahier des charges, arrêtés, chaque année, par le Ministre, sur la proposition de l'ingénieur en chef. Ils consistent en constructions nouvelles et renouvellement non prévus dans l'entretien ordinaire, en travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage.

» L'emploi du crédit de 72,489 francs, demandé au projet de budget de 1849, pour pourvoir au paiement des travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration et des dépenses d'alimentation du canal par machines à vapeur, est tout-à-fait éventuel.

» Le métré des travaux d'entretien extraordinaire, approuvé par le Département des Travaux publics pour l'exercice 1847, comporte une dépense de 59,000 francs, tandis que le métré des travaux de la même nature, exécutés en 1848, ne s'élève qu'à la somme de fr. 8,661-76.

» La dépense résultant de l'alimentation par machines à vapeur du canal de Pommerœul à Antoing, s'est élevée, pendant l'année 1847, à 25,076 francs, tandis que cette même dépense n'a été, en 1848, que de fr. 10,358-88.

» L'art. 19 de la loi du 15 mai 1846, organique de la comptabilité de l'État ,
» porte :

*Il conviendrait de mettre
l'entretien en adjudication
annuellement.*

» Les Ministres ne font aucun contrat, marché ou adjudication pour un terme
» dépassant la durée du budget.

» Sont exceptés de cette règle, les baux de location ou d'entretien qui peuvent
» être contractés pour un plus long terme, auquel cas chaque budget se trouve
» grevé de la dépense afférente à l'année à laquelle il se rapporte.

» De cette citation il résulte, à toute évidence, qu'après avoir, en règle générale,
» posé comme limite à la durée des contrats la durée des budgets, le législateur,
» tenant compte de l'expérience, a pensé que l'intérêt bien entendu du trésor com-
» mandait une exception à cette règle, en ce qui concerne les baux d'entretien, ce
» qui revient à dire que, dans la pensée du législateur, il est convenable, utile,
» que les contrats d'entretien aient une durée de plusieurs années.

» Il y a d'abord lieu de remarquer ici qu'il y a peu d'harmonie entre l'opinion
» énoncée au sujet du même article du projet de budget par la 6^e section qui pré-
» conise le mode des adjudications à forfait et blâme le système des entreprises à
» bordereaux de prix, et l'opinion émise par la 5^e section qui blâme, elle au con-
» traire, le mode des entreprises à forfait.

*L'entretien à forfait ab-
solum est vicieux. La 6^e sec-
tion appelle l'attention sur
les abus du système d'ad-
judication à bordereaux de
prix, elle pense qu'il faut
abandonner ce système.*

» Il y a lieu de remarquer ensuite que l'art. 21 de la loi précitée du 15 mai
» 1846, porte :

» Tous les marchés, au nom de l'État, sont faits avec concurrence, publicité
» et à *forfait*, sauf les exceptions établies par les lois ou mentionnées à l'article
» suivant.

» De ce qui précède il résulte que c'est pour se conformer aux prescriptions de
» la loi du 15 mai 1846, organique de la comptabilité de l'État, que le Gouverne-
» ment a adjugé à *forfait* et pour *plusieurs années* l'entretien ordinaire du canal
» de Pommerœul à Antoing.

» La Chambre des Représentants s'est occupée déjà de la question d'incompa-
» tibilité soulevée par la 4^e section, à propos d'une réclamation des sieurs Vermeire
» et C^e, fabricants de cordages, à Hamme, tendant à ce qu'il fût interdit aux
» éclusiers de faire un commerce.

*L'éclusier à Herbières
se livre à un commerce
étendu. La 4^e section de-
mande que cet abus cesse ;
la défense doit être générale.*

» Lors de la discussion du budget du Département des Travaux Publics, pour
» l'exercice 1846, cette réclamation donna lieu, de la part de l'honorable M. de
» Decker, à une interpellation à laquelle le Ministre (M. De Bavay) répondit, en
» substance :

» Que si des éclusiers se livraient à des opérations commerciales, il n'exis-
» tait à cet égard qu'une simple tolérance de la part de l'administration,
» motivée sur cette circonstance que les éclusiers sont généralement peu rétribués
» et ne trouvent pas même dans leur traitement de quoi fournir à leur entre-
» tien et à celui de leur famille ; qu'il aurait soin, au surplus, d'interdire ces
» opérations partout où la chose pourrait se faire sans trop léser les intérêts
» des éclusiers et les placer dans l'impossibilité de pourvoir à leur existence.

» Les honorables membres qui prirent la parole en cette occurrence recon-
 » nurent, du reste, qu'il n'était pas possible d'établir une règle générale en cette
 » matière et que c'était une question d'appréciation qu'il fallait abandonner au
 » Gouvernement; aucun, d'ailleurs, ne signala des abus à charge des éclusiers
 » qui font le commerce.

» La meilleure preuve, d'ailleurs, que ces agents n'abusent pas de leur position
 » pour forcer les bateliers à s'approvisionner chez eux, c'est que le Département
 » des Travaux Publics n'a reçu jusqu'ici aucune plainte à cet égard.

» Le Ministre (M. De Bavay), en vue de réaliser sa promesse, réclama des chefs
 » du service des ponts et chaussées un état nominatif de tous les éclusiers qui se
 » livraient à des opérations commerciales.

» Il résulte des états fournis qu'il existe 124 agents de l'espèce qui exercent un
 » commerce soit par eux-mêmes, soit sous le nom de leur épouse ou d'un membre
 » de leur famille; dans ce nombre, il en est :

» 44	qui jouissent d'un traitement de	fr. 50 à 500
» 64	id.	501 à 800
» 16	id.	801 à 1,200

» Ces chiffres confirment le fait allégué à la Chambre des Représentants par le
 » Ministre (M. De Bavay) à savoir : que les éclusiers sont généralement peu rétri-
 » bués et ne trouvent pas dans le traitement dont ils jouissent de quoi assurer
 » leur existence et celle de leur famille.

» Ce fait établi, il semble qu'on ne pourrait interdire d'une manière générale
 » à ces agents de faire le commerce, sans leur donner une juste compensation en
 » augmentant leur traitement; or, les circonstances difficiles où se trouve le pays
 » ne permettent pas de songer à une pareille mesure.

» Dans cet état de choses, il y a lieu, pensons-nous, de maintenir provisoire-
 » ment une tolérance qui existe depuis longtemps et de se borner, dans chaque
 » cas particulier qui se présente, à l'examen du plus ou moins de fondement des
 » réclamations auxquelles il donne lieu.

» Il y a d'autant plus de raison pour en agir ainsi, que beaucoup d'éclusiers
 » rendent des services réels à la navigation en faisant un commerce d'objets néces-
 » saires aux bateliers; en effet, on trouve sur le parcours de certaines voies
 » navigables et notamment dans la Campine, des localités isolées, loin de tout
 » centre de population, où les éclusiers sont, en quelque sorte, une véritable
 » providence pour les bateliers.

» Revenant au cas spécial dont la 4^e section s'est occupée, il ne sera pas inutile
 » de faire observer qu'on n'a signalé jusqu'ici aucun fait répréhensible à charge
 » de l'éclusier d'Herbières, rien enfin qui prouve que cet agent aurait abusé de sa
 » position pour forcer les bateliers à s'approvisionner chez lui plutôt qu'ailleurs;
 » il tient un dépôt de cordages en concurrence avec un autre dépôt tenu par le
 » sieur Fillez, mais cette concurrence tourne au profit des consommateurs;
 » l'éclusier d'Herbières se trouve, d'ailleurs, sous ce rapport, dans le même cas

» que beaucoup d'autres éclusiers et rien ne justifierait, dès lors, une interdiction
» spéciale isolée, à son égard.

» Le Département des Travaux Publics ne peut guère se prononcer sur la
» solution à donner à la première partie des questions posées dans cette note.

*La même section appelle
l'attention du Gouverne-
ment sur la suppression du
contrôle.*

» Mais, en admettant que le Département des Finances, qu'elles concernent
» spécialement, les résolut dans le sens indiqué, c'est-à-dire que la place de
» contrôleur des recettes des canaux de Condé et de Pommerœul devint vacante,
» il serait impossible de la confier aux conservateurs de ces canaux.

» Les conservateurs des canaux (dénomination ancienne) sont simplement des
» conducteurs ou des surveillants des ponts et chaussées qui ont, entre autres
» attributions, la police de la navigation et du halage, la surveillance des manœu-
» vres d'eau, machines d'alimentation, etc., et surtout la conduite des travaux
» d'entretien et d'amélioration des voies navigables. Ils ont, sous leurs ordres, les
» sergents d'eau, les éclusiers et pontonniers. Eux-mêmes sont placés sous la
» direction des ingénieurs d'arrondissement.

» On conçoit, dès-lors, qu'il serait tout-à-fait impossible de confier le contrôle
» des recettes à des conducteurs de travaux qui n'ont ni le temps ni l'aptitude
» nécessaire pour remplir convenablement ces fonctions. En un mot, les conduc-
» teurs conservateurs ne peuvent pas plus contrôler les recettes que les contrôleurs
» ne peuvent conduire les travaux. »

Les fonctionnaires dont il s'agit dans cette dernière note, ressortissant au
Département des Finances, la section centrale croit ne pas devoir examiner cette
question comme étrangère au budget des Travaux Publics.

Elle admet aussi les observations présentées par M. le Ministre, sur la demande
de la 4^e section, quant à l'éclusier d'Herbières.

Un membre de la section centrale représente les observations émises par la
3^e section sur le mode d'entretien des canaux.

La division en travaux d'entretien ordinaire, et travaux d'entretien extraordi-
naire lui paraît pouvoir donner lieu à des abus, par la facilité de faire passer d'une
classe à l'autre une partie de ces travaux

Il y a trois modes d'entreprise de travaux d'entretien d'un canal :

Le 1^{er}, l'entreprise à *forfait absolu*, qui consiste à maintenir le canal et ses
dépendances à la profondeur et sous les profils voulus, à entretenir les travaux
d'art, à réparer toutes les dégradations qui peuvent survenir au canal ou à ses
dépendances, le tout pour un prix total et annuel aux risques et périls de l'entre-
preneur ;

Le 2^e, l'entreprise à *forfait relatif*, qui consiste à entreprendre une certaine
catégorie de travaux indiqués dans un cahier de charges par quantités plus ou
moins approximatives mais non garanties, et pour un prix déterminé ;

Le 3^e, l'entreprise à *bordereaux de prix*, qui consiste dans un rabais sur un prix
d'unités données à appliquer à des quantités à exécuter et qui sont payées à raison
de l'exécution réelle de ces quantités.

En règle générale, le second mode paraît le plus avantageux dans l'intérêt de l'État, par ce qu'il présente d'abord les garanties d'une adjudication publique, et parce qu'il ne s'applique qu'à des travaux nécessaires déterminés et réellement exécutés.

Le 1^{er} mode, au contraire, présente plus d'incertitude, plus de danger pour l'entrepreneur, et par cela même entraîne des conditions plus onéreuses pour l'État.

Le 3^e mode est plus avantageux pour l'entrepreneur, parce qu'il lui offre le moins d'incertitudes, mais il peut le plus facilement donner lieu à des abus, par une connivence coupable avec ceux chargés de surveiller l'exécution des travaux, et il est justement reprouvé par les règles d'une bonne comptabilité administrative.

Le système d'entretien appliqué au canal de Pommerœul à Antoing, comprend en même temps le 1^{er} et le 3^e modes ci-dessus, c'est-à-dire les deux systèmes les moins avantageux pour les travaux publics. En effet :

L'entretien ordinaire à forfait absolu, qui est limité cependant pour chaque accident provenant de rupture de digue, ou autre, à un *maximum* de 500 francs, et pour chaque éboulement dans la tranchée de Grand-Camp à un *maximum* de 500 francs, est adjugé pour une somme de 24,000 francs.

L'entretien extraordinaire, qui comprend toutes constructions neuves, reconstructions totales ou même partielles dont l'importance dépasse les bornes ci-dessus prescrites pour les ouvrages d'entretien ordinaire, est exécuté par l'entrepreneur sur un bordereau de prix modifié proportionnellement à l'adjudication, et le budget demande pour cet article une somme de 72,489 francs, y compris l'alimentation de la machine à vapeur ; mais il résulte de la réponse de M. le Ministre que cet entretien extraordinaire a monté, en 1847, à une somme de 59,000 francs.

Dans l'opinion de ce membre de la section centrale, le mode le plus avantageux au trésor serait de faire procéder annuellement, vers l'époque du chômage des canaux, à l'adjudication des travaux de toute nature d'entretien ordinaire ou extraordinaire, d'après un métré et devis dressé spécialement et par le système d'entreprise à forfait relatif appliqué aux travaux décrits dans les devis. Ce mode rentrerait dans les termes précis de la loi de comptabilité de l'État.

Ce même membre critique la disposition du cahier des charges pour l'entreprise de ce canal qui alloue à l'entrepreneur 5 p. % sur le paiement du traitement de certains employés avancé par l'entrepreneur ; il trouve cette commission ou prime inutile et trop élevée ; l'État l'économiserait en payant directement ces employés.

Il résulte aussi de ce qui précède qu'il n'y a pas entre les observations des 3^e et 6^e sections la contradiction que M. le Ministre a cru y voir. Elles ont pu reprouver en même temps, et par des motifs fondés, l'une le système des entreprises à forfait absolu, l'autre le système des adjudications sur bordereaux de prix.

Un autre membre voudrait qu'au moins toutes les réparations ordinaires et

extraordinaires qui sont de nature à se reproduire annuellement fussent adjugés à forfait absolu et que les travaux, réellement extraordinaires, tels que constructions de ponts, etc., fissent l'objet d'une adjudication séparée également à forfait. Il signale à cet égard que les bordereaux de prix fixés pour certains travaux sont trop élevés pour d'autres, et que cela peut donner lieu à des abus.

Mais on fait remarquer qu'il pourrait y avoir de grands inconvénients à mettre deux entrepreneurs différents en contact sur le même canal et que s'il y avait une seule adjudication à forfait pour les deux catégories de réparations les prix seraient nécessairement beaucoup plus élevés.

La section laisse à M. le Ministre le soin d'apprécier ce qu'il pourrait y avoir d'utile et de pratique dans ces observations.

L'art. 14 est adopté.

ART. 15. *Sambre canalisée.* — Travaux d'entretien ordinaire et de dragage fr. 106,412

Adopté.

ART. 16. *Canal de Charleroy à Bruxelles* 81,900

La 1^{re} section pense que les travaux projetés au canal de Charleroy n'auront pas pour effet d'activer la circulation.

La 4^e section demande où en est la question de réduction des péages?

La section centrale ne croit pas devoir examiner ici ces deux questions qui feront l'objet de discussions séparées, lors de l'examen du projet de loi qui est actuellement soumis à la Chambre pour la réduction du péage du canal de Charleroy.

La 4^e section provoque des explications sur le système de halage et la nécessité de le mettre en adjudication.

Il résulte de la réponse faite sur ce point par M. le Ministre que la mise en exploitation du canal de Charleroy à Bruxelles date du 22 septembre 1832.

Le service du halage fut d'abord organisé en régie, à titre d'essai. Après neuf mois d'existence, ce mode fut abandonné et le halage déclaré entièrement libre. Cet état de choses dura jusqu'au 21 février 1839, époque à laquelle a pris cours la première entreprise par adjudication publique.

Depuis l'ouverture de la navigation, le halage a donc été organisé en régie pendant neuf mois, libre pendant cinq ans et huit mois, et régi par adjudications publiques pendant près de dix ans.

L'expérience a démontré l'insuffisance et les graves inconvénients du halage libre. S'il produit de bons résultats sur d'autres canaux, il ne pourrait en être de même sur le canal de Charleroy à Bruxelles, à cause de sa longueur, de ses nombreuses écluses, de sa petite section, ainsi que de l'encombrement et des retards que, par ces causes réunies, toute entrave isolée dans le halage aurait pour conséquence inévitable, aujourd'hui surtout que la navigation a pris un si grand déve-

loppement et que, pendant une partie de l'année, l'on est réduit à y consacrer plusieurs heures de la nuit.

Le halage effectué en régie, par les soins du Gouvernement, ainsi qu'il l'a été momentanément à titre d'essai, lors de la mise en exploitation du canal, par la compagnie concessionnaire, ne saurait présenter autant de garantie que le halage adjudgé à un entrepreneur astreint à se conformer strictement à un cahier des charges contenant toutes les conditions requises pour assurer, dans tous les cas, et, au besoin, d'office, la marche active et régulière de la navigation. Les agents de l'administration n'obéissant point au stimulant si puissant de l'intérêt privé, ne parviendraient point, quels que fussent, d'ailleurs, leur zèle et leur dévouement à exécuter une opération aussi compliquée que le halage mixte par hommes et par chevaux, sur un canal tel que celui de Charleroy, avec la même économie que cet entrepreneur; et la dépense serait, en définitive, bien plus considérable pour les bateliers, l'État ne pouvant de ce chef supporter aucune charge.

L'art. 16 présente une réduction de 23,100 francs sur le budget de 1848. Il est adopté.

ART. 17. *Service de l'Escaut* fr. 18,648

Cet article présente aussi une diminution de fr. 24,140-60 sur le crédit alloué en 1848.

La 3^e section désire connaître l'emploi des sommes mises, l'année dernière, à la disposition du Gouvernement pour travaux à effectuer à l'Escaut.

Le crédit alloué au budget de l'exercice 1848, pour le service de l'Escaut, s'élève à fr. 42,788-60.

Le tableau suivant indique l'emploi qui a été fait de ce crédit :

Enlèvement d'un bateau échoué	fr. 1,400 00
Restauration et consolidation des talus du canal d'Eyne	390 06
Construction de deux ponts de halage sur des ruisseaux débouchant dans le Bas-Escaut, à Gendbrugge et à Melle	564 00
Construction d'une digue destinée à mettre une partie du territoire de la commune de Laplaigne à l'abri des inondations	26,287 41
Impression d'affiches annonçant la baisse des eaux	50 34
Travaux d'entretien dans la Flandre orientale	6,348 00
Travaux d'entretien dans la province de Hainaut	7,768 79
	Fr. 42,788 60
Acquisition de terrain emprisé pour l'établissement du barrage d'Autrive	220 78
Total	fr. 43,009 38

Les sommes payées et les engagements pris avaient été calculés de manière à ne point dépasser le crédit de fr. 42,788-60. Vers la fin de l'année, il a fallu pourvoir

à la liquidation du prix d'une parcelle de terrain emprise pour l'établissement du barrage d'Autrive et dont le paiement était resté en souffrance. Cette dépense inattendue est venue rompre l'équilibre et occasionne une insuffisance de fr. 220-78, qui devra être comprise dans une demande de crédit supplémentaire.

L'art. 17 est adopté.

ART. 18. *Service de la Lys* fr. 48,200

Cet article présente une augmentation de 18,900 francs sur le crédit alloué l'année dernière, et qui doit être appliquée à des travaux extraordinaires qui ne peuvent être retardés plus longtemps.

Il n'a donné lieu à aucune observation de la part des sections.

Il est adopté.

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

Litt. A. Entretien et travaux aux chemins de halage . fr. 20,000

Litt. B. Travaux d'amélioration (charge extraordinaire) . 200,000

Même somme qu'en 1848. Total. . . fr. 220,000

La 3^e section adopte le chiffre de 200,000 francs, sous la condition que les provinces et les localités intéressées interviennent dans la dépense.

La 4^e section demande à quoi en sont les travaux du canal latéral à la Meuse? Y a-t-il nécessité de discontinuer les travaux et de se priver en attendant des produits du canal?

La 6^e section demande sur quels principes le Gouvernement se fonde pour faire concourir les riverains à l'amélioration des chemins de halage et quelle est la répartition des charges entre l'État et les riverains?

Nous transcrivons ici les réponses de M. le Ministre à ces observations :

« La loi fondamentale de 1815 avait consacré un chapitre spécial à la direction des eaux, ponts et chaussées; elle portait :

« ART. 218. Si parmi les ouvrages, il s'en trouve dont la direction peut être confiée aux états des provinces, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance tirée de la chose même, elle leur est attribuée, soit exclusivement, soit concurremment avec la direction générale.

« ART. 219. Le Roi, après avoir entendu les états des provinces et sur l'avis du conseil d'État, détermine quels travaux sont remis sous la direction des états et fixe en même temps le mode de pourvoir aux frais de leur entretien. »

« C'est en vertu de ces dispositions qu'un arrêté royal du 17 décembre 1819, avait confié aux provinces l'administration de la Meuse.

« Cet acte n'emportait point cession; le Gouvernement s'était réservé la faculté de reprendre l'administration de ce fleuve, s'il le jugeait convenable (§ 3 de

La 3^e section adopte le chiffre de 200,000 fr. sous la condition que les provinces et les localités intéressées interviennent dans la dépense.

» l'art. 1^{er}). Le principe du Code civil qui déclare les rivières navigables dépendances du domaine public (art. 538) était donc resté intact.

» En conséquence de la disposition précitée, la loi du 31 décembre 1838 portant fixation du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1839, décida que l'État reprendrait l'administration du fleuve à partir du 1^{er} janvier 1840.

» Les provinces et les localités intéressées doivent-elles, nonobstant cette reprise, intervenir dans les dépenses d'amélioration? Pour décider cette question, il importe de ne pas perdre de vue les considérations suivantes :

» La Meuse n'est pas seulement du domaine public quant à la Belgique; c'est, en quelque sorte, une rivière du domaine européen.

» Comme le Rhin et l'Escaut, la Meuse fait l'objet des traités de 1815 (annexe XVI de l'acte général du congrès de Vienne). L'art. 3 des dispositions spécialement relatives à la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de l'Escaut et de la Meuse, porte :

« Les états riverains des rivières spécifiées (ci-dessus), se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves, de la manière que cela a été arrêté à l'art. 7, pour le Rhin. »

» La disposition qu'on rappelle est conçue en ces termes :

« Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation. »

» L'art. 9. § 1^{er}, du traité du 19 avril 1839 entre la Hollande et la Belgique, porte, d'autre part :

« Les dispositions des art. 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'acte général du congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais. »

» Si l'on tient compte de ce qui précède, on doit reconnaître qu'il n'y a pas plus de raison de faire participer les provinces et les localités intéressées aux dépenses que réclame la Meuse qu'à celles que réclame l'Escaut.

» L'un et l'autre fleuve sont en effet dans une position identique et, quant aux actes qui en ont d'abord confié l'administration aux provinces, et quant à la reprise qui en a été faite par l'État à partir du 1^{er} janvier 1840, et quant aux stipulations internationales qui s'y rapportent. »

La 4^e section demande à quoi en sont les travaux du canal latéral à la Meuse? Y a-t-il nécessité de discontinuer les travaux et de se priver en attendant des produits du canal.

» Les travaux de construction de la partie du canal latéral à la Meuse comprise entre la frontière néerlandaise, au hameau de la Petite-Naye, et la Meuse, à Liège en regard de Coronmeuse, sont terminés.

» Les travaux d'établissement de la partie de ce canal à construire sur le territoire néerlandais s'exécutent avec une activité telle qu'il y a lieu de compter sur leur achèvement complet avant la fin de l'année 1849.

» Le projet sur lequel il a été procédé à l'adjudication publique de l'entreprise

» de la partie belge du canal latéral à la Meuse, ne tenait point compte, quant à
 » l'embouchure du canal dans la Meuse, de l'éventualité de l'établissement de la
 » dérivation projetée de la Meuse à Liège.

» L'embouchure du canal latéral dans la Meuse ne peut être établie dans
 » l'éventualité de la construction de la dérivation projetée à Liège, sans que,
 » simultanément, il soit opéré au lit du fleuve un redressement au droit de
 » Coronmeuse.

» Un crédit de 800,000 francs a été alloué pour cet objet par une loi du 18 mai
 » 1848. Mais il a été impossible de mettre la main à l'œuvre dans le courant de la
 » même année, parce que cet ouvrage ne peut être effectué *qu'en une seule et*
 » *même campagne*, et que la loi de crédit a été votée trop tard pour qu'il le fût
 » pendant la campagne de l'année dernière. Cet ouvrage sera incessamment
 » entamé, et l'exécution en sera poursuivie avec toute l'activité nécessaire pour
 » qu'il soit achevé en 1849.

» L'ordonnance de 1669 porte, art. 7, titre 28 :

« Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront,
 » le long des bords, vingt-quatre pieds au moins de place en largeur, pour chemin
 » royal et trait des chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres, ni tenir clôture
 » ou haie, plus près que trente pieds, du côté que les bateaux se tirent, et dix
 » pieds de l'autre bord, à peine de cinq cents livres d'amende, confiscation des
 » arbres, et d'être, les contrevenants, contraints à réparer et remettre les chemins
 » en état à leurs frais. » (Ordonnance de Louis XIV, roi de France et de Navarre,
 » sur le fait des eaux et forêts, vérifiée en parlement et chambre des comptes le
 » 13 août 1669.)

*La 6^e section demande
 sur quels principes le Gou-
 vernement se fonde pour
 faire concourir les riverains
 à l'amélioration des chemins
 de halage et quelle est la
 répartition des charges en-
 tre l'État et les riverains.*

» La disposition qui précède fut mise en vigueur dans les départements réunis
 » de la Belgique, en vertu d'un décret du 4 prairial an XIII, portant : « l'art. 7 du
 » titre 28 de l'ordonnance du mois d'août 1669, relatif à la largeur des chemins
 » de halage sera réimprimé, affiché et publié dans les départements réunis de la
 » Belgique, pour y être exécuté dans tout son contenu ; en conséquence, et con-
 » formément à l'art. 609 du Code des délits et des peines, les tribunaux desdits
 » départements appliqueront à tous ceux qui contreviendront aux dispositions
 » dudit article, les peines qui y sont prononcées. »

» Ce décret a été réimprimé, publié et affiché dans toutes les communes du
 » département de l'Ourthe, par un arrêté du préfet, M. Desmousseaux, en date
 » du 20 messidor suivant.

» Il résulte de la législation en vigueur, sanctionnée par la jurisprudence des
 » cours et tribunaux, les règles suivantes, obligatoires pour tous les riverains :

» 1^o Le domaine public, formant le lit d'un fleuve ou d'une rivière, se compose
 » du *plenissimum flumen*, ou de toute la partie du sol que recouvrent les eaux à
 » leur point le plus élevé sans débordement, par conséquent du sol recouvert par
 » les plus hautes eaux navigables ;

» 2^o La largeur du chemin de halage est de 9 mètres 75 centimètres, celle du

» marche-pied est de 3 mètres 28 centimètres, et ces distances se comptent à partir
 » de la ligne des plus hautes eaux navigables ;

» 3° Aucun labour ne peut être effectué dans la limite de 7 mètres 80 centimètres, réservée pour chemin royal et trait des chevaux ;

» 4° Il ne peut y avoir ni arbres, ni haies, ni fossés, ni clôture d'aucun genre ,
 » dans les limites de 9^m,75 ;

» 5° L'État ne doit aucune indemnité pour les arbres ou clôtures existant dans
 » les limites de la servitude, et qu'il fait abattre, soit sur le halage, soit sur le
 » marchepied, quelle que soit l'époque à laquelle ces plantations ou clôtures aient
 » été établies ;

» 6° Dans les limites de la servitude, l'État a le droit d'agir par voie de police
 » et d'enlever les arbres, haies ou clôtures qui gênent la libre circulation, soit sur
 » le chemin de halage, soit sur le marchepied ;

» 7° L'État a le droit de transférer le halage d'une rive à l'autre, lorsque les
 » besoins de la navigation le réclament ;

» 8° Le halage s'établit alors dans les limites de la servitude, sans qu'il y ait lieu
 » de ce chef à aucune indemnité ;

» 9° Les deux rives peuvent être soumises à la fois à la servitude de halage.

» Tels sont les principes que le Département des Travaux Publics, dans une
 » lutte de plus de quatre années contre des intérêts très-tenaces, et par une persé-
 » vérançe qui ne s'est pas un instant relâchée, a fini par faire prévaloir, au grand
 » avantage de la navigation et de l'État.

» Après avoir été placée dans une position très-difficile et s'être vue forcée de
 » demander aux tribunaux toute l'étendue de la servitude, puisqu'on lui refusait
 » tout, l'administration s'est trouvée dans une position très-belle.

» Elle aurait pu dire aux riverains : « les arrêts de la justice vous condamnent
 » à laisser 9^m,75 pour la servitude de halage, à les laisser entièrement libres de
 » toute plantation, de toute clôture, et ce, à compter du *plenissimum flumen*,
 » de la ligne des plus hautes eaux navigables : c'est un droit rigoureux, mais il
 » m'est irrévocablement acquis, et j'use de mon droit.

» Au lieu de cela, victorieuse sur les principes, elle s'est montrée généreuse
 » dans l'application, et, partout où elle l'a pu, elle a profité de la faculté que lui
 » donne l'art. 4 du décret impérial du 22 janvier 1808.

» Sur tous les points où cela lui a été possible, elle a dit aux propriétaires qui
 » ont envahi le domaine public : « Conservez vos empiétements, les arbres, haies
 » et clôtures que vous y avez établis ; mais faites un léger sacrifice, ou plutôt faites
 » un bon marché : élevez un remblai sur la berge même de la Meuse, par consé-
 » quent sur le domaine de l'État ; donnez-lui 4 ou 5 mètres de largeur, selon les
 » lieux, avec empierrement sur 3 mètres seulement, à la hauteur que requiert la
 » navigation, et, tant que votre construction subsistera par un bon entretien, là se
 » bornera votre servitude. »

» Dès l'année 1841, le Département des Travaux Publics a accordé de semblables autorisations ; il a continué depuis d'en accorder une grande quantité, dans le même système et avec les mêmes conditions, parce que, si les 9^m,75 sont à peine suffisants en pleine campagne, dans des terres argileuses, détrempées par la pluie, 4 ou 5 mètres suffisent, selon les lieux, lorsque le chemin est empierré et que le thalweg est dans une bonne direction. »

La section centrale, mue par les considérations énoncées par le Gouvernement dans ses développements, adopte le chiffre pétitionné.

ART. 20. *Service de la Meuse dans la province de Limbourg* . . fr. 50,000

Cette somme se répartit de la manière suivante :

1 ^o Pour entretien du chemin de halage et des ouvrages exécutés depuis 1840 y compris 1847	40,000
2 ^o Réparations éventuelles aux rives	10,000
Total. . . . fr.	50,000

La 1^{re} somme présente une diminution de 10,000 francs sur celle allouée pour le même objet en 1848, et la seconde n'est portée que pour faire face aux éventualités imprévues.

La 3^e section a répété ici l'observation qu'elle avait présentée sur l'article précédent.

La 6^e section demande pourquoi le principe du concours n'est pas appliqué aux riverains du Limbourg, comme à ceux de la province de Liège.

M. le Ministre a remis sur ce point à la section centrale une note que nous croyons utile de reproduire ici :

» Le régime établi par l'arrêté royal du 19 décembre 1819, qui avait confié aux provinces l'administration de la Meuse, n'est venu à cesser dans les provinces de Liège et de Namur que par application du principe posé dans la loi du 31 décembre 1838, portant fixation du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1839, et en vertu duquel l'État devait reprendre l'administration de ce fleuve, à partir du 1^{er} janvier 1840.

» Dans la province de Limbourg la force des choses l'avait précédemment, de fait, mis à néant.

» On sait, en effet, que la perception des droits établis sur la Meuse dans le Limbourg, ayant été suspendue par suite des événements de 1830, l'État a été appelé à se charger des travaux d'entretien et de réparation que les rives du fleuve exigent si impérieusement sur cette partie de son cours.

» Le Gouvernement, dès 1834, a demandé aux autorités provinciales la collection des règlements qui ont régi les travaux de réparation exécutés aux rives de la Meuse jusqu'à la révolution de 1830.

» Au nombre de ces dispositions, l'une des plus importantes est incontestable-

» ment celle qui a été prise par l'assemblée générale des états provinciaux dans sa
» session de 1824.

» Elle porte « que tous les ouvrages défensifs quelconques seront à charge des
» communes riveraines et voisines de la Meuse. Qu'à défaut de ressources com-
» munes, elles y contribueront au marc le franc de leurs contributions directes,
» non compris les patentes, et proportionnellement au degré d'utilité que les
» ouvrages défensifs et d'entretien auront respectivement pour chaque commune;
» bien entendu que la province viendra au secours de celles dont les charges
» seraient trop considérables pour pouvoir les supporter seules, et ce au moyen
» des fonds provenant du revenu du droit de navigation, et des fonds spéciaux
» qui pourront être alloués dans la suite. »

» Les principes posés par les états étaient donc les suivants :

» 1^o Obligation pour les communes riveraines et voisines de la Meuse, de pour-
» voir à l'exécution de tous les ouvrages :

» 2^o Pour le cas d'insuffisance des ressources communales, imposition des habi-
» tants, au marc le franc de leurs contributions directes, et proportionnellement
» au degré d'utilité des ouvrages pour la commune;

» 3^o Subside de la province sur le produit des droits de navigation, en faveur
» des communes dont les charges seraient trop considérables;

» 4^o Subsidés extraordinaires à allouer sur d'autres ressources.

» Cet ordre de choses nouveau a été régularisé par le règlement approuvé par
» arrêté royal du 13 novembre 1825; ce règlement a divisé la Meuse dans le
» Limbourg en 14 districts, sous le rapport de l'entretien de ses rives, et a insti-
» tué, dans chaque district, un collège pour la surveillance des travaux; les collèges
» de l'espèce, qui portaient le nom de collèges de Meuse, étaient spécialement
» chargés de réunir les propriétaires intéressés, à l'effet de construire, à frais
» communs et dans la proportion de l'intérêt de chacun, les ouvrages de défense
» jugés nécessaires.

» Ce règlement a maintenu l'intervention de la province dans l'exécution des
» travaux à la Meuse. Il porte, art. 10, que, « lorsque les travaux sont trop
» importants pour que la dépense en soit supportée par les communes ou par les
» particuliers seuls, un subside pourra être accordé par les états provinciaux. »

» Lorsque le Département de l'Intérieur eut reçu, en 1834, communication des
» règlements qui constituent le régime des rives de la Meuse, son premier soin fut
» de s'enquérir jusqu'à quel point les règlements étaient observés et remplissaient
» le but qu'on s'était proposé d'atteindre.

» Il adressa, en conséquence, à la députation des états la série des questions
» ci-après indiquée :

» 1^o Si le règlement, approuvé le 13 novembre 1825, est encore en vigueur; si les
» collèges continuent de remplir leurs fonctions, et s'ils sont parvenus à former
» des associations de propriétaires?

» 2^o Dans le cas contraire, s'il a été fait des tentatives ou pris une résolution à

» l'effet de déterminer l'intérêt de chaque propriété à la défense des rives, et si
 » des mesures de contrainte ont été proposées ou adoptées dans le but d'obtenir le
 » concours de tous les intéressés?

» 3^o Jusqu'à quel point le règlement du 13 novembre 1825, a dérogé à la réso-
 » lution de l'assemblée générale des états provinciaux, communiquée aux autorités
 » locales par circulaire de la députation du 30 juillet 1821, et portant que les
 » ouvrages défensifs quelconques seront à la charge des communes riveraines et
 » voisines de la Meuse; et, par suite, quelle a été l'exécution donnée jusqu'à ce
 » jour à la résolution précitée?

» 4^o Quels sont les subsides accordés par la province. soit aux communes, soit
 » aux collèges de Meuse?

» Il semble utile de reproduire les réponses de l'autorité provinciale, ces
 » renseignements étant très-importants.

» Les voici :

» 1^{re} Question. — Non, le règlement de 1825, relatif à la Meuse, n'est plus
 » en vigueur, les collèges sont dissous de fait et il n'existe plus d'associations
 » volontaires de propriétaires.

» 2^e Question. — Depuis la résolution des États de 1821, l'assemblée générale
 » s'est occupée, toutes les années, de projets d'associations, tantôt forcées, tantôt
 » libres, et elle n'a jamais pu obtenir de résultat. Une association forcée ne pouvait
 » être imposée en ce qu'on est libre de laisser dégrader sa propriété et on ne peut
 » pas plus obliger un riverain de la Meuse à faire des ouvrages de défense, qu'on
 » ne peut forcer un habitant des pieds des montagnes, à rebâtir sa maison quand
 » la neige et les torrents d'eau l'ont renversée.

» On a présenté des associations sous toutes les formes, aucune n'a réussi. On
 » est tenté de se demander comment il se fait qu'une assemblée de 60 membres,
 » l'élite de la province, n'ait pu parvenir, en dix années, à former une association
 » libre ou forcée contre les envahissements de la Meuse; mais la non réussite de
 » ces projets est à expliquer, en ce que, pour la première association, les intérêts
 » sont tellement différents, qu'il est impossible que les propriétaires puissent
 » s'entendre; et, quant au second mode, que le droit imprescriptible de propriété
 » paraissait devoir supporter une atteinte en imposant une association.

» Et, en effet, comment forcer quelqu'un à garantir sa propriété contre un
 » élément naturel qui n'est aucunement le fait de l'homme? On pourrait objecter
 » que l'administration peut imposer des règlements dans l'intérêt de tous; mais
 » nous ne pensons pas que le principe administratif puisse anéantir le droit civil
 » au point de diminuer la valeur d'un bien-fonds voisin. L'art. 164 de la loi
 » fondamentale paraissait s'y opposer, et s'accordait, sous ce rapport, avec toute
 » l'étendue du droit de propriété d'user ou d'abuser.

» A la 3^e Question, nous répondrons que le règlement de 1825, n'a pas dérogé
 » à la résolution des États de 1821; mais qu'on a constamment reculé devant son
 » exécution qui a paru impossible.

» A la 4^e Question, nous dirons que, depuis la suppression du droit de navigation, la province n'a alloué aucun fonds pour subsidier des travaux aux rives.

» L'on voit par ces réponses que le règlement de 1823, instituant les collèges de Meuse, préposés à la surveillance des 14 districts, était resté sans application et que l'on avait constamment reculé devant son exécution qui avait paru impossible. »

Un membre, appuyant sur les observations de la 3^e section et sur la note ci-dessus, demande s'il n'y aurait pas lieu de constituer des Wateringues pour les rives de la Meuse comme on l'a fait pour les rives de l'Escaut, de la Lys et de la Dendre, afin d'imposer ainsi à ces riverains une participation dans les travaux à faire pour prévenir les inondations.

La section centrale, en l'absence de dispositions légales, et guidée par les considérations émises sur l'article précédent, adopte le chiffre demandé par l'art. 20.

ART. 21. *Service de la Dendre* fr. 17,937 84

Ce chiffre se compose :

a. Pour travaux d'entretien ordinaire dans le Hainaut	3,000 00
b. Id. id. dans la Flandre orientale	6,688 00
c. Enlèvement d'attérissements et d'alluvions (charge extraordinaire	7,000 00
d. Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont	1,269 84

Ces chiffres présentent, sur ceux alloués au crédit de 1848, une augmentation de fr. 7,257-84 qui provient, 1^o d'une somme de 7,000 francs (charge extraordinaire), destinée à l'enlèvement des alluvions et des attérissements qui se sont formés dans la Dendre et gênent la marche des bateaux, et 2^o d'une somme de fr. 423-28 provenant d'une omission qui avait été faite au budget de 1848 pour un semestre de l'indemnité due pour la manœuvre du moulin de Grammont. (*Voir les Développements.*)

La 6^e section a demandé en quoi consiste l'indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont et pourquoi on a compris dans cet article une somme de fr. 423-28 pour le 2^e semestre de 1848?

Il résulte des explications fournies par M. le Ministre, qu'une redevance annuelle de fr. 846-56 est payée par l'État au propriétaire du moulin établi sur la Dendre, à Grammont, qui doit, de son côté, par la manœuvre des vannes de ce moulin, procurer l'eau nécessaire au passage des bateaux à l'écluse de cette ville.

Le paiement de cette redevance a été réglé par un arrêté royal du 11 mars 1830; elle doit son origine à ce qu'en 1823, par suite du mauvais état de l'écluse de navigation, à Grammont, l'administration fut obligée, en attendant la reconstruction de cette écluse, de s'entendre avec le propriétaire du moulin pour que celui-ci suppléât par ses vannes à l'insuffisance du jeu de cette écluse, et de lui

accorder de ce chef, par arrêté royal du 25 mars 1825, la perception d'un droit sur la navigation, que l'arrêté royal du 11 mars a racheté au profit de l'État par le paiement d'une redevance annuelle fixe de fr. 846-56 qui est couverte par la perception des droits que l'administration recouvre sur les bateliers.

La reconstruction de cette écluse n'ayant pas encore eu lieu jusqu'à ce jour, cet état de choses a persisté.

Les arrêtés royaux des 25 mars 1825 et 11 mars 1830 seront déposés sur le bureau.

L'on avait omis de comprendre au budget de 1848 la somme nécessaire au paiement de cette redevance, de sorte que ce n'est qu'au moyen des économies faites sur le crédit alloué pour le service de la Dendre pendant cette année et résultant du rabais obtenu par l'adjudication des divers travaux sur cette rivière que l'on est parvenu à pourvoir au paiement du premier semestre de cette redevance. Le deuxième semestre n'a pu être liquidé à défaut de crédit. L'on a pensé que, pour une créance aussi peu importante, il était inutile de formuler une demande de crédit supplémentaire, et qu'on pourrait la comprendre dans le crédit à demander pour le paiement de la redevance de 1849, en appelant l'attention de la Législature sur cette différence.

La section centrale adopte les chiffres proposés, mais en transférant la somme de fr. 423-28 dans la colonne des dépenses extraordinaires sous le *litt. D*, qui serait ainsi libellé :

Indemnité pour la manœuvre du moulin de Grammont, exercice 1849 (dépenses ordinaires)	fr. 846 56
---	------------

Indemnité pour arriéré du 2 ^e semestre de 1848 (dépenses extraordinaires)	423 28
--	--------

Par suite d'une modification apportée au libellé de l'art. 53 ci-après, de commun accord entre M. le Ministre des Travaux Publics et la section centrale, le chiffre de l'art. 21 doit être augmenté d'une somme de 8,000 francs par le transfert de pareille somme de cet art. 21 pour la part de l'État dans les frais de construction d'une maison éclusière et de la reconstruction du magasin de l'écluse de navigation de la Dendre à Térmonde, décrétées par arrêté royal du 22 février 1849 (déposé sur le bureau) et mises en adjudication.

La section centrale adopte l'art. 21 au chiffre de fr. 25,957-84, réparti de la manière suivante :

Charges ordinaires	fr. 10,534 56
Charges extraordinaires	15,423 28
Somme égale	fr. 25,957 84

ART. 22. *Service du Rupel. — Travaux d'amélioration de la navigation* (charge extraordinaire) fr. 30,000

Cet article n'a donné lieu à aucune observation ; il est adopté.

ART. 23. Service de la Dyle et du Demer :

Travaux ordinaires	fr. 13,000
Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Dyle et du Demer (charge extraordinaire)	100,000
	113,000

Sommes égales aux crédits alloués en 1848.

La 3^e section pense qu'il convient de faire intervenir les intéressés et les administrations locales dans les dépenses qui ont pour but de prévenir les inondations et d'améliorer les propriétés.

La 4^e section estime que le cours entier du Demer devrait être soumis à l'administration des ponts et chaussées pour éviter les conflits.

La 6^e section demande : 1^o la dépense totale faite et à faire pour obvier aux inondations ; 2^o les allocations déjà accordées par les Chambres ; 3^o si les riverains sont appelés à intervenir et pour quelle quotité ; dans la négative, pourquoi ce concours n'est-il pas demandé ?

M. le Ministre a fait à ces observations les réponses suivantes :

« Les travaux exécutés et à exécuter à la Dyle et au Demer ont pour but, non-
 » seulement de favoriser l'écoulement des eaux, mais principalement d'améliorer
 » la navigation en lit de rivière ; c'est en vue d'obtenir ce résultat que les chemins
 » de halage et le marche-pied ont été élevés au-dessus des eaux des crues ordi-
 » naires et que des rectifications nombreuses ont été exécutées. L'on a, par ce
 » moyen, rendu l'accès de ce chemin toujours facile ; tandis qu'anciennement, le
 » halage se faisant sur le terrain naturel, la navigation était interrompue cinq ou
 » six fois chaque année, et chaque fois pendant quinze jours au moins, attendu
 » qu'à la moindre crue la rivière débordait.

» Il est vrai que l'établissement de ces digues ou chemin de halage, ont eu aussi
 » pour résultat de mettre les propriétés de la vallée à l'abri des inondations, mais
 » la corrélation intime qui existe entre les besoins de la navigation et les intérêts
 » des riverains n'est pas de nature cependant à les faire intervenir dans la dépense
 » d'établissement de ces chemins de halage, car si les propriétaires riverains des
 » rivières navigables sont assujettis à la servitude de halage et à l'obligation de
 » fournir gratuitement le terrain nécessaire pour l'établir, ils ne peuvent être
 » contraints ni à l'établissement, ni à l'entretien de ce chemin.

» L'État n'est chargé directement que de l'administration des rivières navi-
 » gables, comme faisant partie du domaine public, mais par suite de l'établisse-
 » ment de wateringues dans le Limbourg, l'administration des ponts et chaussées
 » qui en a la haute direction, sera chargée de diriger tout ce qui est relatif au
 » Demer navigable et non navigable ; le Gouvernement a donc satisfait d'avance
 » au vœu émis par la 4^e section.

» La dépense faite jusqu'à ce jour et celle à résulter des travaux à exécuter en
 » 1849, s'élèveront à 499,333 francs.

» La dépense à faire pour terminer les travaux jusqu'à Diest, établir les ouvrages
 » d'art nécessaires, construire trois nouveaux barrages de manière à avoir en
 » toute saison une navigation facile et d'un tirant d'eau suffisant pour les bateaux
 » de 100 tonneaux, s'élèvera approximativement à 500,000 francs.

» Dans cette dépense est comprise celle à faire pour approprier les barrages
 » d'Aerschot, de Testelt et de Sichein.

» Les nouveaux barrages seraient établis, le 1^{er} à Rivieren entre Werchter et
 » Aerschot, le second à Rommelaer entre Aerschot et Testelt, et le 3^e entre Sichein
 » et Diest.

» Le premier ouvrage qui devrait être exécuté sur le Demer, est le nouveau
 » barrage de Rivieren entre Werchter et Aerschot.

» Allocations spéciales accordées par les Chambres :

» 1^o 60,000 francs sur le budget de 1845;
 » 2^o 100,000 id. id. 1846;
 » 3^o 100,000 id. id. 1847;
 » 4^o 100,000 id. id. 1848.

» La ville de Malines a alloué pour les travaux à faire près de cette ville, un
 » subside de 59,000 francs; un tiers a été payé en 1847, le 2^e tiers sera payé
 » dans le courant de 1849.

» La question soumise, sous le n° 5, par la 6^e section, a été traitée dans la réponse
 » faite à la demande de la 3^e section. »

La section centrale adopte.

ART. 24. Service de la Senne. — Loyer d'une maison pour l'éclusier
 de Vilvorde fr. 250

La somme de 29,200 francs portée au budget de 1848, pour travaux destinés à
 obvier aux inondations de la vallée de la Senne, sera employée en 1849.

Cet article n'a donné lieu à aucune observation.

Il est adopté.

ART. 25. Service des canaux de Gand à Ostende.

<i>Litt. A.</i> Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre orientale	fr.	5,579
<i>Litt. B.</i> Travaux d'entretien ordinaire dans la Flandre occidentale		21,700
<i>Litt. C.</i> Reconstruction du pont de Lovendegem (charge extraordinaire)		9,000
<i>Litt. D.</i> Renforcement et exhaussement des digues, revêtement des talus de la partie des canaux entre Bruges et Ostende (charge extraordinaire) . .		15,000
A reporter	fr.	51,279

	Report. fr.	51,279
<i>Litt. E.</i>	Renouvellement des ponts des dominicains et de Paille à Bruges	15,000
<i>Litt. F.</i>	Réparation des quais dans la traverse de la même ville	2,000
	Ensemble. fr.	68,279

Cette somme est inférieure de fr. 28,305-58 au crédit alloué au budget de 1848.

La 6^e section demande s'il y a des droits de quai et de port à Bruges et au profit de qui ils sont perçus?

Un arrêté royal du 14 décembre 1844 a autorisé la mise en vigueur, à partir du 1^{er} janvier 1845, d'un nouveau règlement et de deux tarifs relatifs au service du port de Bruges. Ce règlement détermine les droits de quai, de magasinage et de grue perçus au profit de la ville.

Un membre de la section centrale fait observer que les droits de quai à Bruges étant perçus au profit de la ville, les réparations à faire à ces quais devraient être exclusivement à sa charge. Il ne peut reconnaître l'obligation de l'État d'intervenir dans cette dépense. Il ne s'opposera cependant pas à l'allocation à titre de subside.

On lui répond qu'il résulte des explications fournies par les développements à l'appui du budget, que ces quais, dans la traverse de la ville de Bruges, longent en même temps la route de Bruges à l'Écluse, que l'État est intéressé comme la ville à leur conservation, et que les frais de ces réparations qui monteront à 4,000 francs sont supportés par moitié par la ville et par l'État.

La section centrale adopte l'article.

ART. 26. *Service du canal de Mons à Condé.*

Entretien ordinaire	fr.	10,000
Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.		18,284
Total	fr.	28,284

La 6^e section a représenté sur cet article la même observation que sur l'art. 14.

Cette observation a donné lieu aux mêmes réponses.

L'article est adopté.

ART. 27. *Service du canal de la Campine.*

Somme demandée fr. 63,550

Cette somme présente une diminution de 19,470 francs sur le crédit de 1848.

L'article est adopté sans observation.

ART. 28. Service du canal d'embranchement vers Turnhout.

Somme demandée fr. 16,500

Inférieure de 13,500 francs au crédit de 1848.

Pas d'observation. Adopté.

ART. 29. Service de la Petite-Nèthe canalisée.

Somme demandée fr. 69,000

Augmentation de 2,000 francs sur le crédit de 1848 par suite de nouveaux travaux.

L'article est adopté.

ART. 30. Service du Moervaert. — Entretien ordinaire fr. 1,849

La 4^e section demande pourquoi on a fait disparaître les crédits portés les années précédentes pour la continuation des travaux du canal de Zelzaete et du Moervaert.

M. le Ministre a fait à cette question la réponse suivante :

« Les crédits alloués au Gouvernement pour la construction du canal de Zelzaete à la mer du Nord et pour le recreusement du Moervaert, ne l'ont point été jusqu'à ce jour par les budgets mais bien par des *lois spéciales*.

» Le crédit de 453,000 francs, ouvert au Département des Travaux Publics, par l'art. 2 de la loi du 17 avril 1848, pour la construction de la deuxième section du canal de Zelzaete à la mer, comprise entre Damme et St-Laurent, étant, en majeure partie, dépensé, le Gouvernement sera prochainement appelé à présenter aux Chambres une demande de crédit complémentaire pour l'achèvement des travaux de terrassements de cette section du canal, ainsi que pour l'exécution des ouvrages d'art à y établir.

» La loi du 18 juin 1846, qui a autorisé le Gouvernement à ouvrir, de Deynze à Schipdonck, un canal de dérivation des eaux de la Lys vers le canal de Gand à Ostende, lui a, en même temps, accordé l'autorisation de recreuser le Moervaert, depuis Roodenhuyzen jusqu'à la naissance de la Durme à Splittersput.

» Le Moervaert et la Durme n'étant plus destinés à servir de voie principale d'évacuation des eaux de la Lys, depuis que la Législature a décrété l'ouverture du canal de Deynze à Schipdonck, de simples travaux de recreusement ont été considérés comme suffisants pour assurer l'écoulement de quelques eaux du canal de Terneuzen et de quatre ou cinq communes riveraines que recevront seulement désormais le Moervaert et la Durme.

» La Durme, dont la vallée ne souffre pas des débordements, ne devant intervenir que comme moyen de débarrasser les communes baignées par le Moervaert, les

» travaux proposés comme étant de nature à obvier aux débordements de ce
» dernier cours d'eau, sont les suivants :

» 1° Diminuer la hauteur initiale de l'eau au déversoir de Roodenhuyzen et
» réduire, dès lors, la quantité d'eau versée dans le Moervaert ;

» 2° Recreuser le chenal du Moervaert pour y faciliter l'écoulement ;

» 3° Ouvrir une coupure près de Lokeren, munie d'une paire de portes de flot,
» afin de diminuer le développement de la rivière et d'augmenter la décharge des
» eaux à marée basse.

» La cause des inondations du Moervaert consiste principalement aujourd'hui
» dans la nécessité où l'on est, pendant les grandes crues de l'Escaut et de la Lys,
» de diriger vers ce cours d'eau une partie des eaux qui ne peuvent pas être jetées
» assez vite à la mer par le canal de Terneuzen.

» Il est probable que lorsque le canal de Deynze à Schipdonck sera terminé,
» cet état de choses sera considérablement amélioré et que les travaux projetés
» seront peut-être encore susceptibles de modifications par suite de l'expérience
» des effets de ce canal d'évacuation.

» C'est dans cet ordre d'idées que, consulté par le Département des Travaux
» Publics, le conseil des ponts et chaussées a émis, à l'unanimité, l'opinion
» qu'avant de rien entreprendre des travaux proposés, l'intérêt général comman-
» dait d'attendre l'achèvement des travaux du canal de dérivation des eaux de la
» Lys de Deynze à Schipdonck. »

La section centrale adopte l'art. 30.

**ART. 31. *Ouvrages établis pour améliorer le régime des eaux du sud
de Bruges.***

Somme demandée fr. 9,860

Cet article est adopté sans observation.

**ART. 32. *Service du canal de Deynze à Schipdonck. — Travaux d'en-
tretien ordinaire*** 2,000

Adopté sans observation.

**ART. 33. *Travaux aux voies navigables de second ordre ; frais d'étude
et de levée de plans ; achat et réparation d'instruments.***

Somme demandée fr. 15,000

La 6^e section demande le détail de ces voies navigables de second ordre, et la répartition de la somme de 15,000 francs par service.

Il résulte des renseignements fournis par M. le Ministre, que le crédit qui a fait l'objet de l'attention de la 6^e section est demandé, depuis plusieurs années, par

le Département des Travaux Publics, pour le mettre à même de pourvoir au paiement des travaux éventuels et imprévus à effectuer aux voies navigables de second ordre.

La somme de 15,000 francs demandée n'est pas seulement destinée à pourvoir au paiement de travaux, mais doit également servir à la liquidation des frais d'études et de levée de plans ainsi qu'aux frais d'achat et de réparation d'instruments.

Elle ne se rapporte pas d'ailleurs exclusivement aux études et levées de plans relatives aux voies navigables de second ordre ; elle est destinée à pourvoir au paiement des frais d'étude de tous les projets qui ont trait aux travaux hydrauliques.

Le libellé de cet article du budget est rédigé de manière à permettre au Département des Travaux Publics d'imputer, sur le crédit alloué, des dépenses non prévues qui se rapportent, tant aux voies navigables de second ordre mentionnées dans le budget, qu'à celles qui n'y figurent point.

Par voies navigables de second ordre, le Département des Travaux Publics entend les voies autres que la Meuse, l'Escaut, la Sambre et la Lys qui peuvent être considérées comme constituant les grandes artères navigables du pays ; il applique cette dénomination aux cours d'eau tels que la Dendre, la Dyle, le Demer et autres dont l'importance peut être regardée, tant au point de vue des transports qui s'y effectuent, qu'à celui des intérêts qu'ils sont appelés à desservir, comme ne présentant qu'un caractère secondaire.

Le crédit demandé étant spécialement destiné à mettre le Département des Travaux Publics en position de satisfaire aux besoins imprévus et éventuels, qui viendraient à se produire, il est impossible d'en donner une répartition arrêtée d'avance.

Un membre de la section centrale émet l'avis que le mode de procéder, indiqué par les renseignements qui précèdent, est irrégulier en ce qu'il permet au Ministre de majorer ainsi les dépenses particulières accordées déjà spécialement par des articles précédents du budget ; il propose de retrancher du libellé de l'article les mots : *travaux aux voies navigables de second ordre*.

Cette proposition est adoptée.

La section centrale propose en conséquence de libeller l'art. 33 de la manière suivante :

« *Frais d'étude et de levée de plans, achat et réparation d'instruments.* »

M. le Ministre a déclaré se rallier à cette opinion ; mais comme il comptait pouvoir imputer sur le crédit pétitionné sous cet article une somme de 8,000 fr., destinée à payer la part de l'État dans la construction d'une maison éclusière et la reconstruction du magasin de l'écluse de navigation de la Dendre, à Termonde, qui ont été décrétées par arrêté royal du 22 février 1849, et mises en adjudication, il propose de reporter cette somme de 8,000 francs au crédit compris à l'art. 21 ci-dessus destiné au service de la Dendre qui serait ainsi porté au chiffre de

fr. 23,937-84, et de réduire le présent art. 33, sous le libellé indiqué par la section centrale de *frais d'étude et de levée de plans, achat et réparation d'instruments* au chiffre de 7,000 francs.

Cette proposition est adoptée par la section centrale, et le chiffre de 7,000 fr. est voté.

ART. 34. *Service des bacs et bateaux de passage.* — Entretien et confection des bacs et de leurs dépendances. . . . fr. 20,000

Adopté sans observation.

ART. 35. *Service des Polders.* — Subsidés à allouer à la direction du polder de Lillo fr. 1,500

Adopté sans observation.

SECTION IV.

Ports et coles.

ART. 36. *Port d'Ostende.*

La somme demandée pour le port d'Ostende se répartit de la manière suivante :

<i>Litt. A.</i>	Entretien de l'avant-port	fr. 39,300
<i>Litt. B.</i>	Id. de l'arrière-port et des écluses de Slykens. .	3,700
<i>Litt. C.</i>	Id. des écluses du bassin de commerce	450
<i>Litt. D.</i>	Réparation des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port par suite d'ouragans	4,000
<i>Litt. E.</i>	Reconstruction de l'écluse des wateringues de Vladsloo et de Camerlings. — Première moitié	80,000
Total. . . . fr.		127,450

Les développements à l'appui du budget donnent les motifs de ces différentes dépenses, et leur répartition entre l'État, la province et la ville d'Ostende.

La 2^e section demande si l'État doit supporter seul la dépense du *litt. E.*

La 3^e section demande si les wateringues ne doivent pas contribuer dans cette dépense.

La 5^e section demande des explications sur l'intervention obligée de la province dans la dépense du *litt. B.*, alors que l'État perçoit seul les péages.

La 6^e section demande la production de l'arrêté royal du 6 juin 1821, et pour quel motif le Gouvernement supporte seul la dépense du *litt. E.*?

Il résulte des observations de M. le Ministre qu'avant la construction du prolongement du canal de Bruges, jusque dans la ville d'Ostende, et depuis 1803, jusqu'en 1820 environ, la wateringue de Camerlineks écoulait ses eaux, à la mer, par le petit canal de Steene et l'écluse dite *Ste-Catherine*, dans la crique américaine latérale aux bassins de commerce à Ostende.

En prolongeant le canal de Bruges , jusque dans les bassins de commerce, cette voie d'écoulement devait nécessairement être changée ; on pouvait la maintenir dans la crique américaine , en construisant, sous le canal, un syphon par lequel les eaux se seraient écoulées dans l'avant-port , près des chantiers de construction ; mais le génie militaire ayant exigé que la crique américaine fût laissée en communication avec le canal , afin de permettre aux navires d'arriver jusque contre l'arsenal, l'on fut obligé de chercher un autre mode d'écoulement, et l'on y parvint au moyen de la construction du syphon, sous l'une des têtes de l'écluse du Contredam, et du percement du bajoyer des vieilles écluses de Slykens , où fut établie l'écluse d'évacuation.

La construction d'un syphon, au passage de la crique américaine, eut été nécessairement à la charge de l'État , puisqu'elle aurait pour objet de conserver l'évacuation des eaux de la Wateringue précitée qui se faisait autrefois par l'écluse de Ste-Catherine. Par conséquent les travaux exécutés, en remplacement du syphon projeté, ont dû également être effectués aux frais de l'État, et, comme ils n'ont pas été complétés (puisque l'évacuation obtenue au moyen du percement des ouvertures pratiquées dans les bajoyers de la vieille écluse de Slykens, ne pouvait être considérée que comme un travail provisoire), il reste hors de doute que l'écluse nouvelle doit être également construite aux frais de l'État. C'est ainsi que l'adjudication en a eu lieu, et si elle n'a pas été approuvée, c'est uniquement par motif d'économie, et parce que l'on a reconnu qu'au moyen d'une faible dépense, l'on pourrait procurer aux eaux de la wateringue précitée, un écoulement provisoire suffisant.

L'arrêté royal du 6 juin 1821 se trouve déjà imprimé dans le rapport de la section centrale de 1848, sur le budget des travaux publics (page 52) ; une copie sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

M. le Ministre avait aussi communiqué à la section centrale une réponse à la demande de la 5^e section, quant à l'obligation de la province de la Flandre occidentale de contribuer pour moitié dans la dépense d'entretien des écluses de Slykens ; il la fondait sur les arrêtés royaux du 17 décembre 1819 et 6 juin 1821, qui avaient imposé cette obligation à la province ; mais la section centrale, après avoir pris connaissance de ces arrêtés, conçut quelques doutes sur cette obligation de la province en ce qu'il lui paraissait que la charge d'une part d'entretien des écluses de Slykens n'avait été imposée à la province que comme conséquence de la jouissance des péages du canal de Bruges à Ostende et qu'il ne semblait pas équitable de continuer à imposer cette charge à la province, l'administration et les péages du canal ayant été repris par l'État.

Elle soumit ces observations à M. le Ministre qui les accueillit dans la note suivante :

« Sous l'empire des arrêtés royaux du 17 décembre 1819, n° 1, et du » 6 juin 1821, n° 68, le canal de Bruges à Ostende et le prolongement de ce » canal depuis les écluses de Slykens jusqu'aux bassins de commerce d'Ostende, » étaient administrés par la province de la Flandre occidentale qui percevait les » droits y établis. L'avant-port d'Ostende était administré par l'État, qui suppor-

» tait la totalité des dépenses résultant des travaux d'entretien, de réparation, de
 » renouvellement et d'amélioration ; enfin, l'arrière-port d'Ostende, c'est-à-dire la
 » la partie du port comprise entre le canal de Bruges aux écluses de Slykens, et
 » l'avant-port à l'écluse de chasse dite *militaire*, ainsi que les écluses de Slykens
 » elles-mêmes, étaient administrés par l'État et entretenus à frais communs par
 » l'État et la province.

» Ce régime était justifiable, en ce qui concerne l'arrière-port d'Ostende et les
 » écluses de Slykens, parce qu'on pouvait le considérer comme formant intermé-
 » diaire entre l'avant-port administré exclusivement par l'État, et le canal de
 » Bruges à Ostende, administré exclusivement par la province

» Mais le motif que nous venons d'indiquer a cessé par la loi du 10 février 1845,
 » portant fixation du budget du Département des Travaux Publics pour l'exer-
 » cice 1845, qui a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1845, l'État reprendrait l'admi-
 » nistration du canal de Bruges à Ostende. Dès ce moment, l'arrière-port, placé
 » entre l'avant-port et le canal que l'État avait repris dans son domaine, n'a pu
 » être considéré comme étant d'une nature mixte et appartenant tout à la fois à la
 » province et à l'État. Aussi, depuis ce temps, la province de la Flandre occiden-
 » tale n'a-t-elle cessé de réclamer contre l'arrêté du 6 juin 1821, qui avait mis
 » l'entretien de l'arrière-port pour moitié à sa charge, et elle n'a plus rien porté à
 » son budget des années 1847 et 1848 pour pourvoir à cette dépense.

» Il en est résulté que les entrepreneurs et les éclusiers n'ont été payés que
 » jusqu'à concurrence de la moitié incombant à l'État, et il leur reste dû, pour
 » les deux exercices que nous venons de dire, une somme de 20,430 francs, qui
 » se répartit de la manière suivante :

» 1 ^o Entretien, en 1847, de l'arrière-port d'Ostende et des écluses de	
» Slykens.	fr. 3,700
» 2 ^o Traitement, en 1847, des éclusiers	770
» 3 ^o Entretien, en 1848, de l'arrière-port des écluses précitées . . .	5,700
» 4 ^o Renouvellement, en 1848, de trois paires de portes d'écluses . .	11,490
» 5 ^o Traitement, en 1848, des éclusiers	770
Total fr.	20,430

» La province de la Flandre occidentale, pour se soustraire à l'obligation qui lui
 » a été imposée par l'arrêté du 6 juin 1821, s'est prévalu de ce que, aux termes
 » de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, les provinces ont droit à la jouissance de
 » tous les revenus provenant des ouvrages dont ledit arrêté a mis l'entretien à leur
 » charge, tandis que, de fait, elle ne jouit d'aucun droit ni d'aucun revenu afférant
 » aux écluses et à l'arrière-port dont il est parlé ci-dessus. Cette allégation est
 » exacte. En effet : 1^o les droits de navigation perçus aux écluses de Slykens le
 » sont au profit de l'État seulement ; 2^o la navigation n'est soumise à aucun droit
 » au passage des écluses militaires à Ostende, et 3^o le droit établi au passage sur le
 » pont dépendant de ces dernières écluses est perçu au profit de l'État.

» Le Département des Travaux Publics, qui a examiné très-attentivement la

» réclamation de la province de la Flandre occidentale par suite des faits qui
 » précédent, s'est convaincu qu'il y a un puissant motif d'équité pour la décharger,
 » à l'avenir, de l'obligation que l'arrêté du 6 juin 1821 lui a imposée.

» En conséquence, le Ministre propose, par amendement à l'art. 36 du projet
 » de budget de 1849, sous le *litt. B*, de doubler le chiffre de ce littéra, en le
 » libellant de la manière suivante :

» *Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens, dont l'État*
 » *reprend l'entretien à sa charge exclusive, à dater du 1^{er} jan-*
 » *vier 1849.* fr. 7,400

» Le Ministre estime que la province de la Flandre occidentale n'en est pas
 » moins tenue d'acquitter la moitié de la dépense d'entretien des mêmes ouvrages
 » pour les exercices antérieurs. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait qu'il eût
 » été dérogé à l'arrêté royal du 6 juin 1821, soit par un arrêté postérieur émané
 » avant la révolution, soit, depuis la révolution, par une loi. Or, il lui a été
 » impossible de reconnaître quelque part une semblable abrogation. Il n'a trouvé
 » que des motifs d'équité auxquels il croit pouvoir rendre hommage, en propo-
 » sant la modification ci-dessus à dater du présent exercice, mais qui, dans son
 » opinion, ne l'autorisent pas à revenir sur le passé. »

La section centrale, adoptant les motifs énoncés par M. le Ministre, accorde
 l'augmentation du chiffre proposé au *litt. B*, pour l'entretien de l'arrière-port et
 des écluses de Slykens dont l'État reprend l'entretien à sa charge exclusive à dater
 du 1^{er} janvier 1849, et le porte à 7,400 francs, et l'art. 36 est ainsi voté au
 chiffre total de 131,150 francs.

ART. 37. *Port de Nieuport.*

Somme demandée fr. 34,933 53

qui se divise de la manière suivante :

<i>Litt. A.</i> Entretien du port	13,533 53
<i>Litt. B.</i> Entretien de la nouvelle écluse	600 00
<i>Litt. C.</i> Construction d'une maison éclusière.	9,000 00
<i>Litt. D.</i> Rectification du chenal et prolongement des six premiers épis du côté de l'Est.	40,000 00
Total. . . fr.	<u>34,933 53</u>

Les *Développements* indiquent aussi les motifs de ces dépenses et leur répartition
 entre l'État et la province.

La 6^e section demande des explications sur le prix élevé de la construction d'une
 maison éclusière ; elle fait remarquer que la construction de deux maisons éclu-
 sières n'est portée que pour 7,000 francs à l'art. 29.

Il résulte des explications fournies par M. le Ministre que la différence, sur
 laquelle la 6^e section appelle l'attention, provient de ce que les maisons éclusières,
 à construire le long de la Petite-Nèthe canalisée (art. 29), ne doivent servir
 chacune qu'au logement d'un éclusier seul, le bâtiment à construire au port de

Nieuport comprendra, au contraire, le logement d'un éclusier et de deux aides, il sera formé d'un souterrain, d'un rez-de-chaussée et d'un étage mansardé.

La section centrale adopte l'art. 37.

ART. 38. *Côte de Blankenberghe.*

Travaux d'entretien	fr. 79,900 00
Prolongement, en mer, de la jetée n° 3 de la 2 ^e section	7,783 96
Total	fr. 87,683 96

Cet article n'a donné lieu à aucune observation ; il est adopté.

ART. 39. *Phares et fanaux.* — Entretien. fr. 1,000

Cet article est aussi adopté sans observation.

SECTION V.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 40. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées et des ingénieurs et conducteurs adjoints à ce corps. — Frais de bureau et de déplacement.*

Charges ordinaires et permanentes	fr. 563,500
Id. extraordinaires et temporaires	27,500
Total.	fr. 591,000

D'après le cahier des *Développements*, remis par M. le Ministre, le libellé et le chiffre de cet article primitif du budget, doivent être modifiés de la manière suivante :

ART. 40 *Corps des ponts et chaussées :*

1 ^o Cadre d'activité : direction générale (charge permanente).	fr. 22,400
» Service des provinces id.	509,200
	531,600
2 ^o Cadre de disponibilité (charge temporaire)	44,267
3 ^o École du génie civil id.	12,000
Total général.	fr. 587,867

Ces modifications sont en rapport avec la nouvelle organisation que M. le Ministre se propose de donner au corps des ponts et chaussées.

La différence de 31,900 francs entre les deux sommes portées pour charges ordinaires et permanentes, provient :

1^o De la suppression du service des inspecteurs divisionnaires et de leur remplacement par un seul inspecteur attaché au Département ;

2° De la suppression des services spéciaux.

La nouvelle somme demandée comprend aussi des augmentations pour les traitements des ingénieurs et des conducteurs de 3^e classe, ainsi qu'une allocation pour indemniser les conducteurs de leurs frais de tournée.

Nous croyons utile de rapporter ici les observations auxquelles l'art. 40 a donné lieu en sections et de transcrire en regard les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics.

RÉPONSES.

« Le chiffre de 462,200 francs auquel la 1^{re} section propose
» de réduire la dépense permanente du personnel d'activité des
» ponts et chaussées résulte du projet de cadre qui est annexé à
» sa note.

« Quant à la somme de 80,000 francs portée pour traitements
» de disponibilité, il est difficile d'apprécier sur quelle base elle
» est calculée.

« Le système proposé enlèverait au Département tout moyen
» de contrôle sur les agents des ponts et chaussées en province,
» puisqu'il n'existerait plus aucun service d'inspection.

« Il réduirait, en dessous des besoins réels, le nombre des ingé-
» nieurs ordinaires et des conducteurs, c'est-à-dire des agents
» qui exercent l'influence la plus immédiate et la plus active sur
» l'emploi utile des fonds affectés aux travaux publics.

« Il supprimerait complètement le grade de sous-ingénieur,
» ce premier degré de l'échelle hiérarchique où l'élève de l'école,
» encore ignorant dans la pratique des travaux et de l'adminis-
» tration, est appelé à venir faire son stage.

« Le désir d'apporter des économies dans toutes les branches de
» services publics, ne doit pas aller jusqu'à la désorganisation.
» L'économie bien entendue est incompatible avec une réduction
» exagérée du nombre des fonctionnaires, comme aussi avec un
» abaissement trop considérable du taux des traitements. Le pre-
» mier excès conduirait, en effet, à donner à chaque fonction-
» naire plus de travail qu'il n'en saurait faire, et l'obligerait ainsi
» à le faire mal; le second exclurait de l'administration publique
» tous les hommes de talent auxquels la carrière privée offrirait
» incontestablement plus d'avantages.

« Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs que d'importantes
» économies ont été successivement introduites dans le service
» des ponts et chaussées. En consultant le tableau annexé sous
» le n° 2 ('), on trouve, en effet, que le personnel des ponts et
» chaussées a coûté :

OBSERVATIONS.

La 1^{re} section demande une réduction en ce sens que la dépense permanente serait de 462,200 francs et la dépense extraordinaire de 92,000 francs, d'après le tableau suivant :

Un inspecteur général à 12,000 francs dont le traitement est porté à l'administration centrale.

1 ingénieur en chef par province.	
4 ingénieurs en chef de 1 ^{re} cl. à fr. 6,300	25,200
5 id. 2 ^e cl. à fr. 5,200	26,000
1 ingénieur par arrondissement judiciaire.	
26 ingénieurs (4,000, 3,500 et 3,000) . . .	87,000
140 conducteurs à un traitement moyen de 2,000 francs.	280,000
TOTAL . . . fr.	418,200
Indemnités aux ingén. en chef (2,000) . .	18,000
Id. aux ingénieurs (1,000)	26,000

	462,200
Traitement de disponibilité	80,000

TOTAL . . . fr.	542,200
École du génie civil	12,000

	554,200
--	---------

*De sorte que le chiffre de fr. 587,857
proposé par le Gouvernement sous le n° 40,
serait réduit à fr. 554,200*

33,467

(') Ce tableau est annexé au présent rapport.

» En 1847	fr. 637,370
» En 1848	563,537
» Économie réalisée de 1847 à 1848.	fr. 73,835

» D'autre part, le tableau du cadre d'activité joint à la note (annexe A) (*), sur
 » l'organisation nouvelle du corps, fait voir que tout en augmentant l'effectif des
 » conducteurs, en améliorant la position de ces fonctionnaires et celle des ingé-
 » nieurs de 5^e classe, en complétant enfin le cadre d'activité et le mettant en
 » harmonie avec les besoins du service, cette organisation aura pour résultat de
 » ramener la dépense dont il s'agit à un chiffre normal (y compris 12,500 francs
 » pour l'école de Gand) de fr. 543,600

» Ce qui présente sur l'exercice 1847, une économie de 93,770
 » et sur l'exercice 1848, une économie de 19,937

» Aller plus loin, serait, suivant moi, compromettre une des branches les
 » plus importantes de l'administration publique, et je ne saurais y prêter mon
 » concours.

*La 1^{re} section demande
 des renseignements sur le
 nombre des élèves du génie
 civil et sur l'emploi de la
 somme de 12,000 francs.*

» Les élèves de l'école du génie civil sont actuellement au nombre de 54,
 » savoir :

» *Ecole préparatoire.*

» 1^{re} division (aspirants-élèves-ingénieurs).

» Élèves internes	6
» Élèves libres	1

» 2^e division.

» Élèves internes	8
» Élèves libres	2

» Division transitoire.

» Élèves internes	12
» Élèves libres	5

» *Ecole spéciale.*

» 1^{re} division.

» Élèves-ingénieurs de 1 ^{re} classe	7
» Id. de 2 ^e id.	5
» Id. de 3 ^e id.	4

» 2^e division.

» Élèves-conducteurs de 1 ^{re} année	2
» Id. de 2 ^e id.	2
» Total	54

(*) Cette note est annexée au présent rapport.

» Quant à la somme de 12,000 francs, elle est destinée, ainsi que l'indique la
 » note insérée à la page 58 du cahier des *Développements*, à payer les traitements
 » des ingénieurs et conducteurs détachés à l'école du génie civil, pour y donner
 » des cours ou pour remplir les fonctions de répétiteur et de surveillant.

» En voici la liste nominative :

» Manilius, ingénieur de 1 ^{re} classe fr.	3,800
» Boudin, sous-ingénieur	2,000
» Andries (Ch.) id.	2,000
» Geswein, conducteur de 3 ^e classe	1,500
» Guillery (Ch.) id.	1,500
» Guillery (Th.) id.	1,500
» Total . . . fr.	12,500

» La dépense s'élève donc en réalité à 12,500 francs et non à 12,000 francs
 » comme l'indique (par erreur) la note insérée à la page 58 du cahier des *Déve-*
 » *loppements*.

» Le tableau annexé sous le n° 2, renferme tous les renseignements demandés,
 » mais d'après l'organisation actuelle. La nouvelle organisation devant donner lieu
 » à plusieurs mises en disponibilité et à diverses mutations, il est impossible d'en
 » donner le détail avant la publication de l'arrêté organique et des mesures qui s'y
 » rapportent.

Les 3^e, 5^e et 6^e sections demandent le tableau des fonctionnaires avec indication de leurs attributions, du lieu de résidence, des traitements et du tarif pour les frais des voyages, d'après la nouvelle organisation proposée.

» Quant au tarif des frais de voyages, d'après le nouveau projet, il se trouve
 » dans la note annexée sous le n° 1. (Annexe B.)

» La note annexée sous le n° 1, répond à la première partie de la question puis-
 » qu'elle donne tous les détails possibles sur l'organisation projetée.

» Un premier projet d'organisation avait été proposé par le conseil des ponts et
 » chaussées. Un second projet élaboré par une commission composée des différents
 » chefs de division du Département et soumis à l'avis du conseil des ponts et
 » chaussées a donné lieu à la présentation d'un troisième projet par cette
 » assemblée.

La 4^e section désire connaître le plan de réorganisation; elle réclame communication des projets soumis au conseil des ponts et chaussées et des réponses qui ont été faites par ce corps.

Elle demande aussi l'État du personnel.

» Ce sont ces différents projets qui ont servi de base à celui que le Ministre se
 » propose de soumettre à la sanction du Roi, sauf quelques modifications qu'il a
 » jugé utile d'y introduire et qu'il n'a pas cru devoir soumettre à de nouvelles
 » délibérations du Conseil.

Une note annexée au rapport de cette section demande que les frais de bureau si considérables soient supprimés pour les agents des ponts et chaussées et que ce service soit réuni à celui des bureaux des administrations provinciales, et réclame un projet de loi qui mette une borne à l'accroissement incessant du nombre des ingénieurs, conducteurs, surveillants, et qui détermine leurs attributions.

» En demandant que le service des ponts et chaussées soit réuni à celui des
 » administrations provinciales, la 4^e section n'a probablement voulu parler que
 » du service des ingénieurs en chef, car la centralisation au chef-lieu, de tous les
 » ingénieurs de la province ne serait certes pas une garantie de la bonne surveil-
 » lance des travaux. Mais réduite même à cette proportion, la proposition n'est
 » pas admissible, car ce serait ramener en quelque sorte, la position de l'ingénieur
 » en chef à celle d'un employé du gouverneur; ce serait lui ôter la responsabilité
 » de ses actes pour la faire assumer par ce dernier fonctionnaire, qui n'aurait pas

» toujours les connaissances spéciales nécessaires pour garantir les intérêts
» de l'État.

» Dans mon opinion, il faut au contraire augmenter la responsabilité des
» ingénieurs en chef, et c'est un des motifs qui m'ont engagé à supprimer les
» inspecteurs divisionnaires dont l'intermédiaire couvrait encore parfois, jusqu'à
» un certain point, cette responsabilité.

» La 4^e section demande encore qu'un projet de loi mette une borne à l'accrois-
» sement incessant du nombre des ingénieurs, conducteurs, etc., et détermine
» leurs attributions.

» Le projet d'arrêté organique, que je compte soumettre incessamment à la
» sanction du Roi, satisfait au désir de la section, en fixant les cadres et les
» attributions du corps des ponts et chaussées

» Mais je pense néanmoins, comme la section, que, dans l'intérêt du corps
» comme dans celui de la bonne gestion des immenses intérêts qui lui sont confiés,
» il est nécessaire de faire consacrer par la Législature son organisation définitive.

» Mon intention est, en conséquence, de soumettre l'arrêté organique à la
» sanction des Chambres aussitôt qu'une expérience de quelques mois aura
» démontré qu'il satisfait aux exigences du service et aux intérêts de l'État.

*La 6^e section demande
que l'on ajoute au budget,
un article ainsi conçu*

*« Traitements temporai-
res des fonctionnaires et
employés non remplacés, »
et que l'on porte à cet arti-
cle la somme de 44,267 fr.
figurant au n° 2 de l'art. 40
et les sommes portées aux
nos 2 et 3 de l'art. 41*

» Le motif qui m'avait déterminé à mettre les traitements temporaires et de
» disponibilité de chaque service en regard des traitements d'activité, c'est que les
» uns et les autres sont corrélatifs et peuvent être modifiés simultanément par le
» seul fait de la mise en disponibilité ou de la rentrée en activité. Toutefois, je ne
» vois aucun inconvénient, comme je l'ai dit ailleurs, à déférer au vœu de la
» 6^e section, s'il est partagé par la section centrale »

La section centrale a lu, avec le plus vif intérêt, les documents remis par M. le
Ministre à l'appui de l'art. 40 et notamment la note sur son projet de réorganisa-
tion du corps des ponts et chaussées, qu'elle joint comme annexe à ce présent
rapport, et sur laquelle elle attire l'attention de la Chambre.

Elle croit, comme M. le Ministre, que la nouvelle organisation aura pour résultat
de simplifier les rouages de l'administration, d'activer l'expédition des affaires,
d'assurer la responsabilité plus directe des chefs de service, de maintenir le per-
sonnel dans des limites mieux déterminées, et de réaliser des économies assez
importantes en améliorant en même temps le service des ponts et chaussées.

D'après cette nouvelle organisation le cadre d'activité du corps des ponts et
chaussées comprendra :

1^o Pour le service du Département :

- 1 Inspecteur,
- 1 Ingénieur en chef,
- 1 Ingénieur ordinaire.
- 1 Conducteur.

2° Pour le service des provinces :

9 Ingénieurs en chef.

31 Ingénieurs ordinaires,

12 Sous ingénieurs,

134 Conducteurs. (*Voir annexe B, état n° 1*).

Un membre de la section centrale avait proposé de réduire à 26 le nombre des ingénieurs ordinaires au service des provinces. Ce nombre coïncide avec celui des arrondissements judiciaires, et il soutenait qu'en règle générale il ne serait pas même nécessaire d'avoir autant d'ingénieurs que d'arrondissements judiciaires, parce qu'il y a plusieurs de ces arrondissements qui n'ont pas besoin d'un ingénieur tandis qu'il n'y en a aucun, à son avis, dont le service en exige plus d'un.

On lui répondait qu'il n'y a aucune analogie entre les arrondissements judiciaires et les circonscriptions des ingénieurs, et que ces dernières dépendent de l'étendue et de l'importance des travaux qui sont soumis à la direction ou à la surveillance des ingénieurs.

Il résulte des explications verbales fournies, à cet égard, à la section centrale par M. le Ministre, que le personnel de l'organisation nouvelle a été strictement réduit aux besoins réels et actuels du service, qu'il ne peut pas le réduire davantage en ce moment, mais qu'il cherchera à étendre ces réductions chaque fois que les facilités du service le permettront.

Il résulte aussi de la comparaison du cadre des ponts et chaussées de l'organisation nouvelle, avec celui de l'organisation du 29 août 1834, que le nombre des inspecteurs et ingénieurs en chef est le même, et qu'il y a augmentation de 12 ingénieurs ordinaires, 2 sous-ingénieurs et 55 conducteurs, augmentation qui s'explique par les travaux considérables qui ont été faits depuis cette époque.

La section centrale admet, par cinq voix contre deux, le nombre proposé par M. le Ministre.

Les propositions de M. le Ministre comportent une augmentation de traitement de 200 francs pour les ingénieurs de 3^e classe et de 100 francs pour les conducteurs de 3^e classe.

M. le Ministre motive cette augmentation, quant aux premiers, sur ce que leur traitement actuel de 2,400 francs est égal à celui des conducteurs de 1^{re} classe, placés à deux grades au-dessous dans l'échelle hiérarchique, et que la nécessité et la convenance d'une augmentation étaient évidentes et réclamées depuis longtemps; et quant aux conducteurs de 3^e classe, sur ce que leur traitement actuel de 1,500 francs est trop faible. La position des conducteurs des trois classes sera du reste encore améliorée par l'allocation de 200 francs de frais de déplacement dont ils n'avaient pas joui jusqu'à présent.

Ces propositions ont rencontré quelques objections à la section centrale.

On dit qu'il n'est pas opportun d'augmenter le traitement d'une classe de fonc-

tionnaires dans un moment où on exige des sacrifices de tant d'autres, qu'il semble y avoir inconséquence à augmenter le traitement des conducteurs des ponts et chaussées sans augmenter, en même temps, celui des conducteurs des mines de la même classe.

M. le Ministre répond que le traitement des employés inférieurs n'est pas en rapport avec leurs travaux, qu'il a amené toutes les économies possibles dans le personnel supérieur, qu'il a aussi l'intention de diminuer le nombre des conducteurs des mines en améliorant successivement la position de ceux qui seront conservés.

On fait remarquer, du reste, que cette augmentation de traitement n'apporte qu'une légère augmentation de chiffre, soit de 2,600 francs pour 13 ingénieurs de 5^e classe, et de 6,500 francs, pour 65 conducteurs de 5^e classe.

La section centrale adopte, par cinq voix contre deux, l'augmentation proposée, en recommandant à M. le Ministre de chercher, dans son organisation définitive, à compenser cette augmentation de chiffre par une nouvelle réduction du personnel.

La section centrale maintient aussi le libellé de l'article; elle croit que le libellé proposé par la 6^e section pourrait présenter des inconvénients pour le présent exercice, mais elle engage M. le Ministre à tenir compte de cette observation pour le budget de l'exercice prochain.

En résumé, les traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, qui figuraient au budget de 1848 pour une somme de 606,004 francs, sont portés à l'art. 40 du budget de 1849, en dépenses permanentes, pour une somme de fr.	531,600
à laquelle on peut joindre une somme de	12,000
pour les ingénieurs attachés à l'école du génie civil	
et en une charge temporaire pour le cadre de disponibilité, montant à	44,267
Total . . . fr.	587,867

Mais il est à remarquer, en outre, que le chiffre des dépenses permanentes comprend une somme de 61,200 francs, qui est payée par les provinces pour les traitements des ingénieurs détachés à leur service, et qui a été portée en recette au budget des voies et moyens.

L'art. 40 est adopté.

ART. 41. Traitements et indemnités du personnel subalterne des ponts et chaussées, surveillants, gardes ponts à bascule, pontonniers, éclusiers, etc. :

Charges ordinaires fr.	292,300
Charges extraordinaires et temporaires	33,500
Total . . . fr.	325,800

Les *Développements* à l'appui du budget modifient l'art. 41 de la manière suivante :

Personnel subalterne.

I. Cadre d'activité (charge permanente fr.	302,512
II. Cadre de disponibilité (charge temporaire)	16,158
III. Somme réservée pour secours, traitements d'attente, etc., à des employés temporaires congédiés ou à congédier	10,263
Total fr.	328,933

Le chiffre de 302,512 francs, porté sous le titre de *Charge permanente*, représente une augmentation de 10,212 francs sur le chiffre pétitionné primitivement au budget afin de régulariser la position acquise à un grand nombre d'employés subalternes.

Ce chiffre comprend d'ailleurs une somme de 209,412 francs pour le traitement de 588 éclusiers, pontonniers, etc., en sorte que l'allocation pour le personnel des bureaux des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires qui seront compris dans la nouvelle organisation, s'élève à une somme de 93,100 francs.

Le total de l'art. 41 présente, sur le chiffre porté au budget de 1848, une diminution de fr. 92,855-25.

Les 3^e, 5^e et 6^e sections ont demandé les mêmes renseignements que sur l'article précédent; la 6^e section désire aussi de savoir si la réduction provient de suppressions d'emplois ou de réductions de traitements.

M. le Ministre a fait connaître à la section centrale que la réduction provient de la mise en disponibilité d'un certain nombre d'employés dont les services ne pouvaient plus être utilisés et du renvoi des employés étrangers et non naturalisés.

Un membre de la section centrale ayant demandé le détail de la dépense des 93,100 francs pour le personnel des bureaux des ingénieurs, M. le Ministre a donné à cet égard les renseignements suivants :

« Le nombre des employés de bureau, surveillants classés, commissionnés ou » temporaires, dont la position doit être régularisée, est aujourd'hui de soixante » et douze.

» Les traitements de ces employés, calculés au taux actuel, mais sans com- » prendre les indemnités qui leur étaient généralement allouées, s'élèvent à la » somme de. fr. 94,940 50

» D'après la nouvelle organisation, ces employés seraient classés » dans le cadre d'activité du personnel de bureau sous les dénomi- » nations de chef de bureau, 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e commis et messagers, » et leurs traitements, calculés d'après les nouvelles bases ne s'élève- » raient ensemble qu'à. 88,200 00 » en sorte que l'économie réalisée sur les traitements fixes et sans » avoir égard à la suppression complète des indemnités, sera de. . 6,740 50

» Mais à la somme ci-dessus de.	88,200 00
» il faut ajouter pour 7 messagers d'ingénieurs en chef, à nommer.	4,900 00
» Ce qui reproduit le chiffre pétitionné dans les <i>Développements</i>	
» du budget, de.	93,100 00

» Le cadre du personnel de bureau sera établi de telle sorte que chaque ingénieur en chef directeur de province puisse avoir un chef de bureau et en moyenne 3 commis, et chaque ingénieur d'arrondissement 1 commis dessinateur. Ce cadre devra donc comprendre :

- » 9 chefs de bureau ;
- » 27 commis attachés aux ingénieurs en chef ;
- » 32 id. aux ingénieurs d'arrondissement ;
- » 9 messagers.

» Ensemble 77 employés ou messagers, ce qui permettra de régulariser la position de tous les surveillants et employés actuellement en fonctions et de ne pas désorganiser les services dans un but d'économie exagérée.

» Il est d'ailleurs à observer que la nouvelle organisation, interdisant aux ingénieurs en chef et aux ingénieurs ordinaires d'employer des conducteurs au travail de bureau, en les distrayant ainsi de leur service actif et que cette organisation supprimant en même temps les surveillants et les cantonniers qui étaient également attachés aux bureaux des ingénieurs en chef et des ingénieurs d'arrondissement, il faut évidemment y suppléer par l'adjonction d'un personnel spécial dont le cadre n'a été fixé que d'après les besoins les plus réels et les mieux justifiés du service.»

La section centrale adopte l'art. 41.

ART. 42. *Frais des jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil.* fr. 12,000

La 1^{re} section demande quelles sont les bases suivies pour les frais de voyage. Elle demande aussi s'il n'y aurait pas utilité et convenance à réunir les écoles militaires, des mines, et du génie civil.

Il résulte des réponses fournies par M. le Ministre à la section centrale que les bases pour les frais de voyage des membres des jurys d'examen ont été fixées par l'arrêté royal du 8 février 1847, dont une copie est déposée sur le bureau. Les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines qui font partie de ces jurys sont remboursés de leurs frais de déplacements d'après le taux qui leur est applicable comme fonctionnaires.

D'après les dispositions de l'arrêté royal du 18 juillet 1848, ce taux est de douze francs par jour, pour les ingénieurs en chef, et de huit francs pour les ingénieurs et sous-ingénieurs.

Les élèves de l'école du génie civil sont envoyés sur les travaux de l'État,

pendant la campagne d'été (d'ordinaire de juin à septembre inclusivement). Un arrêté royal intervient, chaque année, pour régler l'indemnité à leur allouer, en raison du plus ou moins de temps qu'ils ont passé sur les travaux, de l'assiduité qu'ils ont mise à les suivre et à étudier les détails du service.

Dans les *Développements* du budget de l'exercice 1847 (Annexe au n° 3), on a fait connaître que la prévision de la dépense doit être établie d'après une moyenne de fr. 3-50, à allouer à chaque élève. Cette moyenne est assez faible si l'on tient compte des dépenses considérables que la plupart des élèves ont à faire par suite d'un séjour de plusieurs mois hors de leur résidence habituelle.

L'intention du Département des travaux Publics est de ne pas dépasser comme dépense totale cette moyenne appliquée au nombre d'élèves envoyés en mission. Ainsi pour la campagne de 1848, la dépense ne s'élèvera guère qu'à 3,250 francs, attendu que 13 élèves seulement ont été répartis sur les travaux de l'État. Ce nombre est en dessous de la moyenne ordinaire qui est de 23, ainsi qu'on l'a fait connaître dans le document cité plus haut.

Quant à la question de réunion des écoles militaires, des mines et du génie civil, elle a été soumise à l'examen d'une commission spéciale composée d'officiers supérieurs, et de personnes versées dans l'enseignement et dans la science administrative. La commission vient de terminer son travail; mais le Gouvernement n'en a pas encore fait l'objet de ses délibérations; et, dans la supposition qu'il se déterminât à proposer quelque changement essentiel à l'ordre des choses existant, il serait absolument impossible de mettre ce changement à exécution, dans le courant du présent exercice.

L'art. 42 est adopté.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

SECTION PREMIÈRE.

Chemin de fer en exploitation.

§ 1^{er}. PERSONNEL.

Le chapitre du chemin de fer n'a pas fait l'objet d'une discussion générale dans la section centrale; cependant, comme les articles relatifs au personnel ont donné lieu dans plusieurs sections à des observations identiques concernant le nombre et les traitements du personnel des différentes catégories, nous croyons utile de faire précéder l'examen particulier de ces articles de la discussion des questions qui se rattachent à la réorganisation du personnel, et d'exposer les vues que M. le Ministre a communiquées à la section centrale sur cette réorganisation, vues qui ont amené, dans le cours de la discussion, une réduction nouvelle, dont M. le Ministre a pris l'initiative, sur l'ensemble des art. 43 à 47.

Nous transcrivons ici la note remise à la section centrale par M. le Ministre :

« Depuis mon entrée au Ministère j'ai cherché à apporter toutes les économies

» possibles dans les dépenses du personnel de l'administration du chemin de fer.

» A cet effet j'ai fait élaborer, à mon département, un nouveau projet d'organisation de cette administration que je me propose de soumettre à la sanction royale.

» Cette mesure me paraît d'autant plus urgente que l'arrêté organique du 8 avril 1843, tombé d'ailleurs tout à fait en désuétude, n'est plus en rapport depuis longtemps avec les besoins du service.

» Bien que je me réserve de délibérer ultérieurement sur l'utilité ou la convenance de plusieurs des dispositions du nouveau projet, je n'hésite pas à indiquer ici les principales modifications qu'il apporte aux dispositions de l'arrêté organique ci-dessus rappelé.

I. Subdivision des services. — Inspection.

» De même que l'arrêté du 8 avril, le projet nouveau consacrerait trois subdivisions de service, savoir :

» Le service des routes,

» Le service de la locomotion,

» Le service des transports et recettes

» Indépendamment des chefs de ces services à la direction, le directeur de l'administration devait avoir à sa disposition pour l'inspection et la surveillance de chacune de ces branches de service un fonctionnaire supérieur, ayant rang d'ingénieur en chef ou d'inspecteur d'administration. (Art 5 de l'arrêté du 8 avril 1843.)

» Ce service d'inspection est maintenu dans le projet nouveau, mais il serait établi au Département et dans une complète indépendance de la direction du chemin de fer.

» Cette importante mesure aurait pour résultat de permettre de constater, par une vérification approfondie, l'état de la route et du matériel, les approvisionnements en fer, billes, etc., et de mettre ainsi le Département à même de payer sagement des dépenses proposées pour la formation du budget annuel.

II. Cadres du personnel.

» L'arrêté organique du 8 avril ne règle que la position des employés en activité ; par le nouvel arrêté réglementaire le personnel serait divisé en trois sections :

» Section d'activité ;

» Section de disponibilité ;

» Section de non-activité.

» La section d'activité comprendrait les fonctionnaires et employés maintenant dans l'exercice de leurs fonctions.

- » La section de disponibilité :
- » 1° Les fonctionnaires ou employés actuellement en service qui ne peuvent être compris dans les cadres d'activité ;
- » 2° Ceux qui se trouveraient momentanément hors d'état de remplir leurs fonctions ;
- » 3° Ceux qui seraient en congé en vertu d'autorisations royales ou ministérielles.
- » La section de non-activité comprendrait les fonctionnaires et employés suspendus de leurs fonctions par suite de peines disciplinaires.
- » Ainsi le nouvel arrêté comblerait une lacune de l'arrêté du 8 avril, en réglant d'une manière définitive la position des employés placés dans les cadres de disponibilité ou de non-activité.

III. *Traitements et frais de déplacement.*

- » Les traitements fixes alloués par l'arrêté organique du 8 avril variaient entre certaines limites pour quelques catégories d'employés en sorte que les mêmes grades pouvaient être différemment rétribués.
- » La nouvelle organisation établira des traitements invariables pour chaque grade ou chaque classe de grade, de manière que toute augmentation dans ces traitements sera subordonnée à l'avancement accordé aux fonctionnaires ou employés de l'administration.
- » Les traitements des chefs de station ont été l'objet d'une disposition spéciale.
- » Jusqu'à présent, ces fonctionnaires avaient été rétribués plutôt à titre personnel qu'en raison de l'importance des stations qui leur étaient confiées.
- » D'après la nouvelle organisation, le classement des stations serait fixé, en tenant compte du montant des recettes, du mouvement des voyageurs au départ et du mouvement des marchandises au départ et à l'arrivée.
- » Le traitement affecté à ces stations serait déterminé par le rang qu'elles occuperont dans la classification générale qui devra être révisée tous les deux ans.
- » Les frais de déplacement ne seront plus accordés qu'à un petit nombre de fonctionnaires et ne seront liquidés que pour le montant de la dépense réellement effectuée, dépense qui devra être renseignée par des états trimestriels dressés par les chefs de service et présentés par le directeur de l'administration.
- » Le maximum fixé pour ces frais de déplacement ne pourra être dépassé sous aucun prétexte.
- » Cette disposition remplace avantageusement celle de l'art. 21 de l'arrêté du 8 avril, qui stipulait des indemnités pour frais de déplacement, de séjour et de bureau, sans en fixer le taux ni le mode de liquidation.

» Telles sont les principales améliorations qui doivent résulter de la nouvelle organisation de l'administration du chemin de fer.

» Le tableau comparatif ci-annexé, sous le n° 1 (annexe E), indique, par article, les cadres d'activité du personnel en 1848 et 1849, ainsi que les dépenses effectuées pendant le premier de ces deux exercices et le montant du budget pour 1849.

» Le tableau n° 2 (annexe F) donne le cadre du personnel à mettre en disposition pour l'exercice 1849.

» Il résulte des deux premiers tableaux que le nombre de fonctionnaires ou d'employés à maintenir en activité, en 1849, sera de beaucoup inférieur au chiffre du personnel en 1848.

» D'un autre côté, la récapitulation de ces tableaux démontre que la somme dépensée pour le personnel en 1848, y compris celle de 140,000 francs pour primes, était de fr. 4,318,771 71

» Déduisant les traitements des employés du bureau de vérification qui ne sont plus compris dans le budget du chemin de fer pour 1849, net 48,127 00

» Il restera fr. 4,270,644 78

» Comparant à cette somme la dépense présumée nécessaire pour les traitements du personnel actif en 1849, qui s'élève à 1,197,910 00

» la différence entre les deux exercices sera de fr. 72,734 00

» différence résultant exclusivement de la nouvelle organisation, et ce indépendamment des économies réalisées en 1848, ensuite des mesures prises par mon prédécesseur.

» Le chiffre de 74,879 francs, renseigné au tableau n° 2, pour les traitements de disponibilité, ne constitue qu'une charge très-temporaire qui s'éteindra complètement en peu d'années par le rappel à l'activité ou la mise à la retraite des titulaires.

» Plus de vingt employés, faisant partie du cadre de disponibilité, sont sexagénaires ou presque sexagénaires et pourront bientôt faire valoir leurs droits à une pension de retraite.

» En résumé, le travail de réorganisation élaboré à mon département aura pour résultat de diminuer notablement le chiffre du personnel et le montant de la dépense de l'administration des chemins de fer en exploitation.

» *Modification du projet de budget.*

» Par suite de la nouvelle organisation les sommes pétitionnées au projet de budget de mon département pour 1849, doivent être modifiées de la manière indiquée dans le tableau suivant :

N° DES ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	SOMMES PÉTITIONNÉES.	PROPOSITIONS NOUVELLES.			DIFFÉRENCE	
			CHARGES		TOTAL.	EN PLUS.	EN MOINS.
			PERMANENTES.	TEMPORAIRES.			
43	Direction.....	248,452	219,680	12,049	231,729	"	16,725
44	Routes.....	161,749	141,400	15,500	156,900	"	5,049
45	Locomotion.....	97,550	109,400	800	110,200	12,850	"
46	Transports.....	648,496	587,450	46,750	634,200	"	14,556
47	Primes.....	149,000	140,000	"	140,000	"	"
		1,296,047	1,197,910	74,879	1,272,789	12,850	56,108
				En moins.....		23,238	

» La somme pétitionnée au projet de budget par l'art. 45 (Locomotion) est majorée :
» de 12,850 francs.

» Cette majoration provient de ce qu'on a imputé sur cet article la dépense de
» divers employés qui, lors de l'établissement du projet de budget, avaient été
» portés à l'art. 43 (Direction).

» Les sommes pétitionnées pour les art. 43, 44 et 46 (Direction, Routes et Trans-
» ports), ont été sensiblement réduites en sorte que, malgré la majoration de
» 12,850 francs, indiquée ci-dessus pour l'art. 45, les propositions nouvelles ont
» pour résultat de pouvoir réduire encore de 23,238 francs la somme totale péti-
» tionnée par le projet de budget.

» J'ai donc la confiance de croire que la Chambre approuvera les propositions
» nouvelles et consentira à modifier le projet de budget de la manière indiquée
» dans le tableau ci-dessus. »

La section centrale accueillit avec empressement cette communication de M. le
Ministre des Travaux Publics qui permettait d'opérer une nouvelle réduction sur
le budget de 1849 ; elle remarqua aussi avec satisfaction qu'une économie assez
notable, sur les sommes allouées au budget de 1848 pour le personnel, avait été
opérée par le prédécesseur de M. le Ministre et continuée par lui.

La section a désiré connaître la nature des économies opérées sur le budget
de 1848, parce que, si en comparant aux dépenses réelles de cet exercice, la
dépense présumée nécessaire pour le traitement du personnel actif en 1849,
d'après la nouvelle organisation, on trouve, ainsi que le porte la note de M. le
Ministre, une différence de 72.754 francs, on doit comprendre au budget de 1849
une somme de 74,879 francs pour les traitements de disponibilité, ce qui semble
amener, au contraire, une augmentation au budget de 1849, sur les dépenses
effectives de 1848.

M. le Ministre a satisfait au désir de la section centrale par la communication
de la note suivante :

« Le montant des allocations accordées pour le personnel de l'administration

» du chemin de fer de l'État, non compris la prime à accorder aux fonctionnaires
 » et employés des diverses branches du service, s'élevait en 1848, à fr. 1,514,565

» Les dépenses effectuées pendant cet exercice ayant été seule-
 » ment de fr. 1,178,771

» La différence entre ces dépenses et les allocations est de. . fr. 135,792

» Cette économie opérée sur le personnel pendant le seul exercice 1848,
 » résulte :

» 1° De la suppression d'une partie notable des indemnités qui étaient réguliè-
 » rement accordées depuis plusieurs années, à divers titres, à un certain nombre
 » d'employés de tous grades ;

» 2° De ce que le service de nuit, pour lequel une somme de 50,000 francs
 » avait été portée au budget de 1848, n'a pas été organisé pendant cet exercice ;

» 3° Enfin, de ce qu'il n'a pas été pourvu aux emplois vacants par le décès, la
 » révocation ou la démission des titulaires.

» Pour former le budget de 1849, il était impossible d'opérer de nouvelles
 » réductions sur les traitements ou les indemnités du personnel. Il ne restait donc
 » qu'à restreindre les cadres autant que possible, de manière toutefois à ne pas
 » compromettre le service. Dans ce but et en suivant la marche adoptée par mon
 » prédécesseur en 1847 et 1848, non seulement je n'ai pas pourvu aux emplois
 » vacants, mais je me suis résigné à une mesure extrême en me proposant de
 » mettre en disponibilité un certain nombre d'employés dont les services ne m'ont
 » pas paru indispensables.

» Ainsi je suis parvenu à réaliser, sur les dépenses effectives de 1848, une nou-
 » velle économie de 72,734 francs, résultant uniquement de la réduction du
 » nombre d'employés de $\frac{1}{5}$ environ sur les cadres de 1848.

» La Chambre sera convaincue qu'on ne peut aller plus loin si elle considère
 » que l'administration du chemin de fer doit pourvoir, pendant toute l'année 1849,
 » au moyen de ce personnel restreint, en premier lieu, au service des lignes con-
 » cédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, qui n'ont été exploitées que
 » pendant quelques mois en 1848, et, en second lieu, au service de nuit qui sera
 » organisé à partir du 1^{er} mai prochain au plus tard.

» La somme de 74,879 francs, portée pour traitements d'attente des employés
 » à mettre en disponibilité, est une charge essentiellement temporaire qui doit
 » s'annihiler promptement par extinction ou par le rappel des titulaires dans les
 » cadres d'activité.

» Cette somme ne peut d'ailleurs être considérée comme une charge afférente à
 » l'administration du chemin de fer à qui ces employés ne sont plus appelés à
 » rendre aucun service.

» On doit donc considérer la différence de 72,734 francs, entre le chiffre de la
 » dépense de 1848 et le montant présumé de la dépense de 1849, comme une
 » économie qui serait définitivement acquise par suite de la nouvelle organisation

» projetée. Ce résultat est d'autant plus satisfaisant que le mouvement de l'exploitation augmentera considérablement en 1849, par l'adjonction des lignes de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, dont le développement est de 16 lieues, c'est-à-dire un septième du développement total du railway de l'État, et par les apports considérables des chemins de fer concédés de l'Entre-Sambre-et-Meuse et surtout de Mons à Manage. »

Le nombreux personnel attaché à l'administration et à l'exploitation de nos chemins de fer ayant souvent donné lieu à des observations critiques dans la Chambre, la section centrale a cru devoir lui soumettre tous les renseignements qui lui ont été remis; elle pense que c'est là une question d'appréciation qu'il est difficile de juger *à priori*, et pour laquelle il faut nécessairement s'en rapporter à l'administration supérieure qui peut seule trouver dans l'expérience de la pratique les éléments nécessaires pour apprécier les nécessités du service, tout en recommandant cependant à M. le Ministre de continuer à apporter, dans les diverses branches de cette administration, toutes les économies possibles.

Les différents états du personnel annexés au rapport satisfairont aux demandes des sections.

Le tableau comparatif des dépenses du personnel de 1848 et 1849 (Annexe *D*) ne s'appliquant pas à une organisation identique, la section centrale ne pouvait apprécier s'il y avait augmentation ou diminution sur les traitements individuels de chaque classe d'employés, et elle exprimait le désir que les changements de dénomination du personnel n'entraînaient pas des augmentations particulières des traitements. Elle désirait aussi avoir une explication sur le motif qui faisait allouer aux ingénieurs attachés à l'exploitation des chemins de fer des traitements supérieurs à ceux des ingénieurs des ponts et chaussées du même rang.

Il résulte des explications de M. le Ministre que cette dernière différence provenait de ce qu'on avait donné à ces ingénieurs un traitement supérieur à leur grade, à titre personnel; que son intention était de faire cesser successivement ces exceptions dans l'application de l'organisation nouvelle; il a donné en outre l'assurance à la section centrale que cette organisation n'entraînait aucune augmentation individuelle de traitement.

Enfin, M. le Ministre a annoncé aussi qu'il se proposait de s'occuper, aussitôt après l'adoption de son budget, de l'étude d'un projet de loi sur la comptabilité du chemin de fer, en exécution de l'art. 55 de la loi sur la comptabilité, et qu'il ferait tous ses efforts pour le présenter aux Chambres dans le cours de la présente session.

La section centrale croit devoir faire remarquer ici que le budget de 1849, quant au personnel, est libellé dans les prévisions de l'organisation nouvelle, et que, si l'organisation définitive ou le retard apporté à sa mise à exécution devait amener une augmentation de chiffre, M. le Ministre pourrait en faire l'objet d'une demande spéciale.

Le même principe a guidé la section centrale dans l'appréciation des autres chiffres du budget et notamment des chiffres demandés pour l'organisation des

services de nuit dont l'emploi réel laissera disponible une somme assez considérable.

Nous abordons maintenant l'examen particulier des articles.

ART. 43. *Service général.* — Direction. fr. 248,452

D'après la proposition remise à la section centrale par M. le Ministre, le chiffre de cet article peut être modifié de la manière suivante :

Direction :

Charge permanente	fr. 219,680
Id. temporaire. ;	12,049
Total.	fr. 231,729

Diminution sur le chiffre pétitionné au budget, 16,723 francs.

Le tableau du personnel porte l'indication d'une somme de 3,000 francs, allouée au directeur pour frais de déplacement, tandis qu'en 1848 il n'avait eu de ce chef que 1,350 francs ; mais il est à remarquer que ce chiffre est tout éventuel : il dépend des frais réellement effectués, il a été souvent dépassé, et d'après la déclaration de M. le Ministre, il formera désormais un *maximum*.

L'art. 43 est adopté, mais la section centrale propose de comprendre en un seul article nouveau, tous les traitements de disponibilité portés aux différents articles du personnel ; elle ne porte donc, sous le présent article, qu'une demande de 219,680 francs.

ART. 44. *Entretien des routes et des stations* fr. 161,749

Le chiffre de cet article doit être modifié de la manière suivante :

Charges permanentes	fr. 141,400
Id. temporaires	15,300
Total.	fr. 156,700

Diminution de 5,049 francs sur le 1^{er} chiffre.

La 4^e section avait chargé son rapporteur de s'assurer si les crédits demandés sont nécessaires. Cette observation pouvait s'appliquer à tout le chapitre.

M. le Ministre a répondu à cette observation de la manière suivante :

« Avant 1848, le Département des Travaux Publics avait l'habitude d'indiquer » dans les plus grands détails au cahier de *Développements* présenté à l'appui du » budget, les dépenses de toute nature qui devaient être converties au moyen des » crédits demandés.

» Lors de la présentation du budget de 1848, mon prédécesseur a renoncé à » ce mode de justification qui, comme il l'a dit (page 87 des *Développements* à » l'appui de ce budget), ne peut en aucune façon éclairer les Chambres sur

» l'utilité de la dépense, et il a établi les chiffres de son budget d'après les dépenses
» de l'exercice précédent et le mouvement présumé des transports.

» Cette marche ayant été adoptée par les Chambres, j'ai cru devoir la
» continuer.

» Je ferai remarquer à la Chambre que le chiffre de chacun des articles du
» budget de 1849, ne présente que le montant de la dépense réelle de 1848,
» augmenté de la dépense présumée du service de nuit, bien qu'il soit indubi-
» table que les transports seront plus considérables en 1849 qu'en 1848; il faut
» au moins l'espérer.

» La Chambre reconnaîtra, j'espère, par là que les crédits demandés ne sont pas
» trop élevés et que pour entreprendre d'assurer le service au moyen de ces
» crédits, j'ai dû prendre la ferme résolution d'apporter la plus sévère économie
» dans toutes les dépenses. »

Par le motif indiqué à l'article précédent, la section centrale ne porte ici que la
somme nécessaire pour les charges permanentes et adopte pour l'art. 44 le chiffre
demandé par M. le Ministre, qui est de 141,400 francs.

ART. 45. *Locomotion et entretien du matériel.* fr. 97,550

D'après la dernière proposition de M. le Ministre ce chiffre doit être modifié
comme suit :

Charges permanentes	fr. 109,400
Id. temporaires	800
Total.	fr. 110,200

Il présente une augmentation de 12,850 francs, qui provient d'un transfert de
l'art. 43, ainsi que cela est expliqué ci-dessus à la suite des propositions nouvelles
de M. le Ministre.

L'article est adopté au chiffre de 109,400 francs; les 800 francs seront portés
à l'art. spécial ci-après.

La 3^e section avait formulé sur cet article une question à laquelle M. le Ministre
a répondu par le renseignement suivant :

« Toutes les locomotives et voitures du chemin de fer sont construites par
» l'industrie privée; seulement en ce qui concerne les voitures on les fait livrer
» non montées, afin de pouvoir mieux juger de la qualité et de la confection de
» chacune des pièces qui les composent, le montage s'en fait ensuite à l'atelier de
» Malines, ce qui a pu faire supposer qu'on construit des voitures dans ces
» ateliers.

» Le travail des ateliers de Malines ne consiste qu'en réparation et en la confec-
» tion de menues pièces de rechange qui, par leur diversité et leur peu d'import-
» portance, ne pourraient, d'après l'avis de l'administration, faire l'objet de
» marchés; ou encore, dans le parachèvement de certaines pièces telles que les

» essieux, parachèvement que l'administration se réserve dans un but de
» sécurité.

» Je me réserve, toutefois, d'examiner jusqu'à quel point ces objections peuvent
» être fondées. »

ART. 46. *Transports et perceptions* fr. 648,496

Cet article doit aussi être modifié de la manière suivante :

Charges permanentes	fr. 587,430
Id. temporaires	46,730
Total.	fr. 634,160
Diminution.	fr. 14,336

La section centrale adopte pour cet article le chiffre de ~~587,430~~ francs, sauf à porter le surplus à l'article spécial des traitements de disponibilité.

ART. 47. *Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des
diverses branches de service* fr. 140,000

Ce chiffre est conservé dans les dernières propositions de M. le Ministre.

Les 3^e et 6^e sections demandent le tarif de ces primes et les causes de leur allocation.

Les Chambres avaient accordé, au budget de 1848, une somme de 140,000 francs au même titre, afin de faire l'application du principe posé dans l'arrêté royal du 8 avril 1843, qu'il fallait intéresser les fonctionnaires et employés du chemin de fer aux résultats financiers de l'exploitation.

Il n'a été fait aucune imputation sur cette somme jusqu'au 1^{er} septembre dernier, époque de la mise en vigueur du nouveau tarif.

Un arrêté royal du 31 août dernier a statué qu'à dater du 1^{er} septembre il est alloué pour chaque station une prime d'encouragement établie en raison du nombre des expéditions et du poids des marchandises transportées. Cette prime est de deux centimes par expédition au départ comme à l'arrivée, et de un centime par tonneau de poids expédié et du poids reçu. — Le montant mensuel est réparti entre le chef de la station et les employés proposés au service des marchandises, de telle sorte que le chef de station ait une double part.

Une copie de cet arrêté et de ses motifs sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

L'art. 47 est adopté.

ART. 47^{bis} (nouveau). *Traitements de disponibilité* fr. 74,879

D'après les observations présentées sur l'art. 43 et suivants, relatifs aux

traitements de disponibilité du personnel demandés par M. le Ministre, dans son organisation nouvelle. la section centrale croit utile de proposer à la Chambre de porter dans un seul article, séparé des allocations accordées pour les cadres d'activité, toutes les dépenses temporaires pétitionnées pour le personnel des chemins de fer.

Cet article se composerait des sommes soustraites des articles précédents, savoir :

De l'art. 43. Direction	fr. 12,049
De l'art. 44. Routes	15,300
De l'art. 45. Locomotion	800
De l'art. 46. Transports	46,730
Ensemble	<u>74,879</u>

La section centrale a pensé que M. le Ministre pouvait trouver, parmi les employés mis en disponibilité, le personnel nécessaire pour former le contrôle de l'arsenal de Malines (art. 2), ou tout au moins les trois commis qui y sont portés ensemble pour 3,000 francs, et comme elle a alloué leur traitement intégral à l'art. 2 précité, elle espère, comme elle l'a dit à l'art. 2, que M. le Ministre pourra économiser sur le présent article la somme qui représenterait la mise en disponibilité de ces employés.

L'art. 47^{bis} (nouveau) est voté.

§ 2. SALAIRES.

ART. 48. *Service général.* — Direction fr. 16,400

L'article est adopté sans observation.

ART. 49. *Entretien des routes :*

<i>Litt. A.</i> Service ordinaire	fr. 1,060,000
<i>Litt. B.</i> Besoins nouveaux	120,000
Total	<u>fr. 1,180,000</u>

Somme égale à celle accordée en 1848.

La somme de 120,000 francs, accordée pour l'établissement du service de nuit, n'a pas été dépensée l'année dernière; M. le Ministre a annoncé l'intention d'établir ce service à dater du 1^{er} mai prochain, au plus tard.

Cet article a donné lieu, dans les sections, à différentes observations que nous transcrivons ici avec les réponses de l'administration :

« Les terrains reconnus définitivement inutiles pour le chemin de fer, ont été » remis à l'administration des domaines à qui il incombe d'en opérer la vente; les » terrains destinés à l'agrandissement de stations, à l'établissement de voies d'évi- » tement de dépôt, etc., mais qui ne sont pas encore affectés à leur destination, » sont mis provisoirement en location également par l'administration des domaines

La 1^{re} section désire que l'on vende les parties de terrains inutiles.

» qui, en outre, procède à la vente des herbages croissant sur les dépendances des chemins de fer.

» On voit qu'aucun terrain, dépendant du chemin de fer, ne reste improductif pour le trésor.

Elle demande si l'on n'a pas conservé des ouvriers étrangers appelés pour former les ouvriers belges et touchant un salaire excessif.

» Il n'y a au chemin de fer que six individus dans ce cas, ce sont des chefs d'atelier anglais, ils sont payés à raison de fr. 10-60 par journée de $\frac{4}{4}$; ce prix a été convenu avec eux lors de leur entrée au chemin de fer; je crois que l'administration ne peut se dispenser de tenir les engagements qu'elle a pris envers eux.

» Les chefs d'atelier belges reçoivent de fr. 5-60 à fr. 7-60 par journée également de $\frac{4}{4}$; on voit que le prix de la journée, payé aux chefs d'atelier anglais, n'est pas excessif.

La 4^e section demande quel serait le crédit nécessaire pour le bon entretien des routes.

» Cette question étant posée à l'occasion de l'art. 49, qui comprend les salaires des gardes-excentriques, pontonniers, gardes-barrières, gardes-tunnels, piocheurs, etc., c'est-à-dire d'un personnel permanent, je dois répondre qu'en ce qui concerne ces salaires, le crédit nécessaire pour le bon entretien des routes est celui qui est demandé; si, au contraire, la 4^e section a entendu parler des crédits nécessaires pour le bon entretien des routes, en ce qui concerne les travaux et les fournitures des matériaux, billes et fers, je répondrai que, pour 1849, le crédit nécessaire est encore celui qui est demandé; mais que lorsqu'il n'y aura plus de travaux d'améliorations à effectuer, que les billes en bois blanc, qui sont encore dans les voies, auront été remplacées par des billes en chêne et que les rails faibles employés dans le principe de la construction, auront été remplacés par des rails forts du poids de ceux qu'on emploie aujourd'hui, on présume que les crédits demandés aux art. 54 et 55 pourront être réduits des sommes qui figurent comme *charges extraordinaires et temporaires* aux mêmes articles.

Elle demande que l'on fournisse dans les cinq jours après le mois l'état du mouvement des voyageurs et des marchandises.

» Il est matériellement impossible de satisfaire à cette demande l'apuration des comptes mensuels et la formation des tableaux du mouvement et des recettes des transports exigeant un temps plus long.

» D'après les règlements en vigueur la direction des chemins de fer doit faire parvenir à mon Département les relevés des transports et des recettes du mois expiré dans les quinze jours qui suivent, et ces tableaux doivent ensuite être adressés au *Moniteur* pour y être insérés.

» Si, depuis quelque temps, il a été dérogé à cette règle, c'est, parce que la mise en vigueur des nouveaux tarifs de marchandises a nécessité, dans la comptabilité du chemin de fer, des modifications qui ont retardé l'apuration des comptes mensuels.

» J'ai lieu de croire qu'à partir du mois de mars la publication, par la voie du *Moniteur*, des résultats mensuels de l'exploitation reprendra sa marche régulière.

La 5^e section demande que le service de nuit vers l'Allemagne soit immédiatement organisé.

» Une invitation formelle d'adresser en temps opportun au Département des propositions pour l'organisation du service de nuit à partir du 1^{er} mai prochain, au plus tard, a été faite au directeur de l'administration des chemins de fer.

» Le service de nuit a pour principal objet de faciliter les transports de marchandises de Bruxelles et d'Anvers vers la ligne de l'Est et l'Allemagne, il servira aussi à établir une correspondance directe et non interrompue entre les convois venant de l'Allemagne pour la France et vice-versa et par suite entre Berlin et Paris.

Le 6^e section demande des renseignements sur l'utilité du service de nuit et la rapidité qu'on en espère. Cette observation s'applique aussi aux art 50, 51 et 56.

» Le service de nuit sera également utilisé pour la poste dont il activera les relations.

» Je ne puis cependant dire positivement dès aujourd'hui ce que sera le service de nuit, attendu que, comme je l'ai dit plus haut, je n'ai pas encore reçu des propositions de la direction des chemins de fer pour son organisation.

» On comprendra également qu'il m'est de toute impossibilité de prévoir quel sera le produit du service de nuit; mais pour ôter à la Chambre toute appréhension sur ce point, je déclare qu'une fois établi il ne serait maintenu que pour autant qu'il fut bien constaté que ses résultats financiers ne constituent pas le trésor en perte. »

L'art. 49 mis en discussion à la section centrale a donné lieu aux observations suivantes :

Un membre estime que le nombre des ouvriers et le total des salaires sont trop élevés.

La réponse du Ministre transcrite ci-après dans l'art. 52 donne des explications à cet égard.

Un autre membre émet l'avis qu'on ne devrait pas payer le même salaire à tous les ouvriers, qu'il devrait être proportionné aux salaires ordinaires des différentes localités.

On objecte que la diversité des salaires offrirait de grandes difficultés d'exécution et des facilités d'abus.

Un autre combat l'allocation pour le service de nuit qu'il considère comme devant être onéreux.

On répond : que le chemin de fer est un instrument dont on doit faire l'usage le plus fréquent que possible, pour en retirer tous les avantages qu'il peut produire; que la déclaration de M. le Ministre est une garantie suffisante que ce service ne serait pas continué, s'il devenait onéreux pour le trésor.

La section centrale fait remarquer aussi que le chiffre de 120,000 francs ne sera probablement employé que pour les $\frac{2}{3}$, puisque le service de nuit ne sera organisé que vers le 1^{er} mai.

Elle croit cependant devoir maintenir ici le chiffre total, ainsi qu'elle l'a fait remarquer déjà dans la discussion générale qui précède l'art. 43, pour être conséquente avec le principe qu'elle a adopté de ne pas scinder les services du budget de 1849, qu'elle arrête pour l'année entière.

L'article est adopté.

Un membre s'abstient.

Un autre membre rejette le *litt. B*.

ART. 50. *Locomotion et entretien du matériel* fr. 1,461,150

Cette somme se répartit de la manière suivante :

<i>Litt. A.</i> Service ordinaire	1,060,780
<i>Litt. B.</i> Besoins nouveaux	100,000
<i>Litt. C.</i> Arsenal de Malines.	270,550
<i>Litt. D.</i> Primes aux machinistes, chefs d'atelier, gardes-convois, etc.	30,000
Total . . . fr.	1,461,150

Les *Litt. A, C et D*, représentent le montant des salaires des ouvriers attachés, à ce jour, au service de locomotion et d'entretien du matériel.

Le *Litt. B* est l'évaluation de la dépense à laquelle donnera lieu l'établissement du service de nuit.

Plusieurs sections présentent des observations concernant l'arsenal de Malines. Elles demandent qu'on ne s'y livre pas à des constructions neuves : les réparations seules doivent être opérées par l'État, il faut du confortable et non du luxe dans la construction des voitures. Elles demandent aussi la mise en adjudication des objets nécessaires à l'arsenal de Malines, et l'intervention de l'industrie privée pour l'exécution de certains travaux.

M. le Ministre répond que tous les matériaux nécessaires à l'arsenal de Malines sont fournis par la voie de l'adjudication publique, et, pour ce qui concerne l'intervention de l'industrie privée, dans certains travaux, il s'en réfère à la réponse qu'il a faite à la question posée par la 3^e section sur l'art. 45.

La 4^e section va plus loin ; elle demande qu'on abandonne à l'industrie privée tous les travaux qui ne touchent pas directement à la sûreté publique.

M. le Ministre répond :

» C'est la règle générale dont on ne se départit en ce moment qu'en ce qui concerne les travaux d'entretien du chemin de fer et les travaux de terrassement exécutés sur les fonds alloués par la loi du 21 avril 1848.

» Voici pourquoi on ne peut suivre cette règle en ce qui concerne l'entretien du chemin de fer.

» Avant la mise en vigueur de la loi sur la comptabilité de l'État, l'administration mettait en adjudication publique l'entreprise des travaux dont il s'agit, excepté toutefois en ce qui concerne l'entretien de la voie proprement dite qui ne pourra jamais être abandonné à l'entreprise.

» Pour que les travaux qui ont pu faire l'objet d'adjudications pussent s'effectuer sans retard, l'entreprise était subdivisée en plusieurs lots comprenant chacun une certaine étendue de route.

» Les travaux à exécuter pendant une année sur chaque lot présentant trop peu d'importance pour qu'on pût espérer des résultats favorables d'une adjudi-

» cation ne comprenant que les travaux d'un exercice, on contractait pour plusieurs exercices.

» Comme d'un autre côté l'entreprise de l'entretien du chemin de fer devrait rester divisée, comme elle l'était précédemment dans l'intérêt de la prompte exécution des travaux, et que par suite les lots à mettre en adjudication seraient trop insignifiants pour qu'on put espérer de cette adjudication des résultats favorables, l'administration s'est trouvée dans la nécessité de faire effectuer l'entretien en régie.

» En ce qui concerne les travaux de terrassements exécutés sur les fonds de la loi du 21 avril 1848, on se rappellera que ces fonds ont été demandés par le Gouvernement et alloués par les Chambres, dans le but de procurer du travail à la classe ouvrière, et qu'à cet effet on a introduit dans cette loi elle-même un article qui dispense le Gouvernement de se conformer aux art. 20 et 21 de la loi sur la comptabilité, afin de mettre le Gouvernement à même de faire une juste répartition des travaux entre les différentes parties du pays.

» C'est pour rester dans les vues de la Législature et assurer à l'ouvrier le bénéfice que l'entrepreneur prélève sur son travail que l'administration fait effectuer les travaux en régie. »

La section centrale fait ici la même observation que sur l'article précédent quant à la somme qui sera réellement dépensée sur le *litt. B*, pour le service de nuit.

L'art. 50 est adopté.

Un membre s'abstient.

Un membre rejette le *litt. B*.

ART. 51. *Fours à coke* fr. 95,000

Même somme que pour 1848.

Dans les développements nouveaux, à l'appui de cet article, M. le Ministre explique la ligne de conduite qu'il se propose de suivre pour la mise en adjudication de la fourniture du coke; toutes les sections approuvent ce projet, et demandent que le Gouvernement le réalise immédiatement.

M. le Ministre avait prévenu ce désir en mettant en adjudication la fourniture de tout le coke nécessaire pour l'alimentation des locomotives du chemin de fer jusqu'à la fin de 1849.

Cette adjudication a eu lieu le 8 de ce mois, et ses résultats ont répondu aux prévisions qu'on avait pu former sur les avantages que ce mode devait procurer au trésor : le montant de l'adjudication fera ressortir le prix moyen du coke de fr. 17-50 à 18 par 1,000 kilogrammes rendus aux stations de réception.

D'après les comptes-rendus, le prix du coke revenait à l'administration à fr. 23-40 les 1,000 kilogrammes en 1847, et à fr. 23-60 environ en 1848. L'adjudication nouvelle présentera donc une économie d'environ fr. 5-50 par

tonne, et comme la consommation annuelle du coke monte à environ 48,000 tonnes, ce mode présentera une économie d'environ 260,000 francs.

L'application de cette adjudication doit commencer à dater du 1^{er} avril.

La somme de 95,000 francs portée au présent article est destinée à payer les salaires des ouvriers employés à la confection du coke. On comprend qu'il sera nécessaire de conserver une partie de ces ouvriers pour les réceptions des livraisons du coke, et pour la fabrication que l'administration fera encore continuer provisoirement, mais le plus grand nombre pourra être supprimé et repris même par les entrepreneurs auxquels l'administration a pu aussi louer une partie des fours à coke à des prix avantageux.

Il est donc permis d'espérer que la majeure partie de ce crédit ne sera pas employée, et la section centrale a la plus entière confiance dans les intentions de M. le Ministre ; elle adopte le chiffre proposé pour l'art. 51.

ART. 52. Transports et perceptions :

<i>Litt. A.</i> Service ordinaire.	fr. 604,275
<i>Litt. B.</i> Besoins nouveaux (service de nuit)	11,525
Total	fr. 615,600

La 1^{re} section demande des renseignements détaillés sur l'emploi de l'allocation.

La 2^e section demande si, dans la somme portée pour le service ordinaire des transports et perceptions, sont compris des tantièmes de perception ?

La 5^e section recommande les plus grandes économies dans cette branche du service.

M. le Ministre répond : Que les réductions qu'il a faites au budget prouvent sa ferme résolution d'apporter la plus sévère économie dans tous les services ;

Que les ouvriers dont les salaires seuls sont compris dans cet article, ne reçoivent pas de tantièmes de perception ; qu'au reste, aucun employé des chemins de fer ne perçoit des tantièmes ; que les primes à allouer aux employés forment l'allocation pétitionnée à l'art. 47.

Et, quant à la demande de la 1^{re} section, M. le Ministre fait connaître que cette allocation est destinée au paiement des salaires des ouvriers employés au nettoyage des voitures, au chargement et déchargement des bagages et marchandises et des ouvriers veilleurs.

Le nombre total des ouvriers de ces différentes espèces était à la fin de 1848 d'environ 800.

La dépense à résulter du service, tel qu'il existait à cette époque, étant évaluée à 604,275 francs, le salaire moyen de chacun des ouvriers est d'environ 2 francs par jour ; mais il faut remarquer que, parmi ces ouvriers, il est un grand nombre de chefs chargeurs qui reçoivent un traitement annuel de 1,000 francs, et que les ouvriers en général travaillent plus de $\frac{4}{4}$ par jour, ce qui met bien au-dessous de 2 francs par journée de $\frac{4}{4}$ le salaire qui leur est payé.

Lorsque le service de nuit sera établi, on présume que le nombre de ces ouvriers devra être augmenté dans la proportion de la somme de 11,328 francs indiquée dans les *Développements*.

L'allocation est la même qu'en 1848, il est resté disponible une somme d'environ 70,000 francs, par suite de la diminution des transports et de l'absence du service de nuit.

La section centrale adopte l'article par cinq voix.

Un membre s'abstient.

Un autre membre rejette le *litt. B*.

§ 3. TRAVAUX ET FOURNITURES.

ART. 53. *Service général.* — Direction fr. 118,744

Cette somme présente une diminution de 10,236 francs sur l'allocation de 1848 par suite du transfert de pareille somme à l'art 4, comme représentant les frais des impressions, des fournitures de bureau et de l'entretien du mobilier du bureau de vérification qui doit être transféré au Département.

La 2^e section demande l'emploi détaillé du chiffre.

Cette allocation est destinée à couvrir les dépenses d'impression, de fournitures de bureau, d'entretien et de renouvellement du mobilier de l'administration.

Pour donner l'emploi détaillé du chiffre demandé, il faudrait reproduire la nomenclature des innombrables espèces d'impressions et fournitures de bureau à fournir à l'administration.

Cette nomenclature prend 16 pages d'impression en petit caractère, aux *Développements* présentés à l'appui du budget de 1847.

C'est parce que, pendant la discussion de ce budget, la Chambre elle-même a déclaré ces détails inutiles qu'on ne les a plus reproduits et qu'on a préféré établir les allocations d'après la dépense des exercices antérieurs.

L'article est adopté.

ART. 54. *Routes et stations.* — Entretien. fr. 389,000

Cette allocation se divise comme celle de 1848 :

Pour travaux ordinaires d'entretien, en une somme de 262,000

Pour travaux d'amélioration, changements, etc. (charge extraordinaire). 127,000

Ces deux sommes ont été dépensées en 1848 et le Ministre en demande le maintien pour 1849.

L'article est adopté sans observation.

ART. 53. *Billes et fers des voies.*

Service ordinaire	fr. 500,000
Charges extraordinaires	446,000
Total.	946,000
L'allocation votée en 1848 était de.	1,424,000
Diminution	478,000

provenant de l'abaissement du prix des fers et des billes.

Les *Développements* à l'appui du budget donnent les renseignements sur l'emploi de ces sommes et le bon état d'entretien des voies.

Cet article a fait l'objet de quelques observations dans les sections.

La réponse à la demande de renseignements de la 4^e section sur l'allocation destinée aux charges extraordinaires, se trouve en-dessous de la question formulée par la 4^e section à propos de l'art. 49.

Voici les observations des autres sections, avec les réponses de M. le Ministre :

La 1^{re} section demande que l'on s'assure s'il est bien nécessaire de faire une dépense aussi forte après les achats considérables de l'année dernière.

» Ainsi que je l'ai dit à la page 43 des *Développements*, l'allocation demandée pour le renouvellement de billes et rails résulte d'une visite minutieuse des voies, faite par les agents supérieurs de l'administration.

La 2^e section pense que le prix des rails est plus bas que M. le Ministre le croit, et que le chiffre pourrait être réduit à 850,000 francs.

» Le prix obtenu à la dernière adjudication publique, qui est celle qui a eu lieu à la fin de 1847 pour les besoins de 1848 a été de fr. 214-90 par 1,000 kilogrammes.

» L'allocation demandée pour 1849 est calculée sur le prix de 190 francs, que j'ai obtenu pour les derniers marchés passés de la main à la main, en vertu de la loi du 21 avril 1848.

» L'adjudication pour 1849, n'ayant pas encore eu lieu, je ne pourrais consentir à la réduction demandée par la 2^e section.

La 3^e section demande s'il n'y aurait pas moyen de préserver les billes en les mettant à l'abri du contact de l'air.

» Je suppose qu'il s'agit de billes déposées, de distances en distances, le long des voies pour les renouvellements à faire. On conçoit que c'est impossible, qu'il faudrait pour cela construire des hangars tout le long des routes.

La 5^e section demande l'emploi des cinq millions votés en 1848 pour rails.

» La loi du 21 avril 1848, ne comprend qu'une somme de fr. 1,570,352-20 pour rails et accessoires. Des marchés ont été passés jusqu'à concurrence de cette somme. Une partie des rails déjà fournis sur ces marchés est destinée à la construction de la double voie entre Chatelineau et Charleroy et entre Gosse-lies et Luttre.

La section centrale engage M. le Ministre à continuer les essais des différents systèmes de conservation des billes.

Elle fait remarquer, du reste, que les sommes portées à cet article sont éventuelles et subordonnées aux résultats des adjudications.

L'article est adopté.

ART. 56. Locomotion et entretien du matériel :

a. Service actuel	fr. 2,392,310
b. Besoins nouveaux (service de nuit)	100,000
Total	fr. 2,492,310

Même somme que celle votée pour 1848, malgré l'extension probable du mouvement par suite de la mise en exploitation des nouvelles lignes concédées.

La 2^e section pense qu'il y a lieu de réduire le chiffre par suite de l'économie qui résultera du changement de système en ce qui concerne le coke.

La 3^e section demande le détail de la dépense.

Dans les nouveaux *Développements* à l'appui du budget, M. le Ministre a déclaré qu'il espérait faire une économie sur cette allocation par la mise en adjudication publique du coke. Il a fait remarquer, en réponse à l'observation de la 2^e section, qu'il est inutile, si pas dangereux, de vouloir fixer la juste mesure des besoins, attendu que, si les crédits sont insuffisants, on devra nécessairement les dépasser, puisque le service ne pourrait pas être arrêté lorsque les crédits seront épuisés, et que si, au contraire, ils sont trop considérables, on n'en brûlera pas plus de coke, et l'économie se retrouvera à la fin de l'année, comme cela a eu lieu en 1848.

Et, quant à la demande de la 3^e section, M. le Ministre a répété l'observation qu'il avait déjà présentée sur l'art. 55, que le détail des fournitures de cet article, qui se trouvait du reste dans les *Développements* du budget de 1847 et années antérieures, ne peuvent, en aucune façon, servir à apprécier le chiffre de cette allocation, puisque les Chambres ne s'en trouvent pas moins dans l'impossibilité de constater si les quantités indiquées sont nécessaires. Le véritable point de départ est la dépense des exercices antérieurs, et c'est sur cette dépense qu'ont été établies les allocations demandées pour 1849.

La section centrale a vérifié que, de même qu'en 1848, l'art. 56 comprend, pour achats de charbons, une somme de fr. 1,100,000

En 1847 cette somme avait été de 1,000,000

D'après les observations que la section centrale a présentées à l'art. 51, sur les résultats de l'adjudication du coke, dûs en partie à la baisse du prix des charbons, la dépense totale, pour 1849, ne devrait monter qu'à environ 840,000 francs; mais il est à remarquer d'abord que l'adjudication du coke ne prendra cours qu'à dater du 1^{er} avril, d'un autre côté, qu'on aura encore besoin d'une certaine quantité de charbons pour différents services, et que les autres dépenses de cet article sont aussi soumises aux résultats éventuels des adjudications.

La section centrale reproduit ici l'observation qu'elle avait déjà présentée sur l'art. 50, quant à la somme portée pour le service de nuit qui présentera aussi une économie par suite du retard apporté à son organisation.

L'article est adopté.

Un membre rejette le *litt. B.*

ART. 57. *Renouvellement du matériel* fr. 500,000

Même somme que pour 1848.

Cette allocation est destinée au renouvellement de :

16 diligences, à	fr. 6,700	107,200
15 chars-à-bancs, à.	3,200	78,000
20 waggon couverts, à	4,200	84,000
10 id. à bagages, à	3,000	30,000
		299,200

La 5^e section demande si l'on procède par voie d'adjudication et pourquoi les prix sont plus élevés qu'en 1846? Une diligence ne coûtait que 5,800 francs, un char-à-bancs, 4,500 francs, un wagon couvert, 3,000 francs.

M. le Ministre répond qu'on procède toujours par voie d'adjudication pour les fournitures de voitures. On ne s'est écarté de ce mode qu'en ce qui concerne les voitures à fournir sur les fonds alloués par la loi du 21 avril 1848, qui a autorisé le Gouvernement à en agir ainsi. Le prix des voitures n'est pas relativement plus élevé aujourd'hui qu'en 1846, il est au contraire plus bas; si l'on paye aujourd'hui les voitures plus cher, c'est parce qu'on a amélioré les différentes classes.

L'article est adopté.

ART. 58. *Transports et perceptions*. — Service ordinaire fr. 190,000

Même somme que pour 1848. Ce chiffre contient une somme de 10,000 francs pour le service de nuit, qui n'a pas été dépensée en 1848.

L'article est adopté.

Un membre rejette les 10,000 francs pour le service de nuit.

SECTION II.

Direction de la régie du chemin de fer.

ART. 59. *Personnel* fr. 36,500

Même somme que pour 1848.

L'état du personnel demandé par la 6^e section se trouve aux annexes *E* et *F* du présent rapport.

L'article est adopté sans observation.

ART. 60. *Matériel*. fr. 3,500

Même somme que pour 1848.

Adopté sans observation.

CHAPITRE IV.

Postes.

ART. 61. Personnel. — Traitement de l'inspecteur général, des directeurs, contrôleurs, percepteurs, commis, adjoints-commis, distributeurs-facteurs, facteurs ruraux, boîtiers, courriers, messagers, piétons, etc. :

Charges ordinaires et permanentes.	fr. 1,013,000
Id. extraordinaires et temporaires	20,000
Total.	fr. 1,033,000

La somme accordée en 1848 était de fr. 1,000,000

L'augmentation de 33,000 francs provient :

1° Du transfert de l'art. 62 d'une somme de 47,000 francs, qui représente les traitements des courriers et messagers-piétons, payés jusqu'à présent sur les fonds du transport des dépêches	fr. 47,000
2° D'une somme de 10,000 francs, jugée nécessaire pour subvenir aux premiers besoins qui naîtront de la réforme postale	10,000
3° D'un crédit temporaire de 20,000 francs, demandé pour traitements d'attente des fonctionnaires à mettre en disponibilité. . .	20,000
Ensemble.	fr. 77,000

Cette augmentation de 77,000 francs se trouve compensée jusqu'à concurrence de 44,000 francs, par une économie de pareille somme qui sera réalisée au moyen des modifications projetées dans l'organisation du personnel des postes.

Les motifs de ces augmentations se trouvent indiqués dans les *Développements* nouveaux à l'appui du budget (pages 47 et 48).

L'art. 61 a donné lieu, dans les sections, à différentes observations que nous rapportons ici avec les réponses de M. le Ministre,

« L'administration sera parfaitement en mesure de commencer le débit des
 » timbres d'affranchissement au 1^{er} juillet prochain, et même à une époque plus
 » rapprochée, s'il le fallait; cependant il paraît préférable à tous égards de faire
 » coïncider la vente de ces timbres avec l'introduction de la réforme postale, dont
 » elle forme en quelque sorte le corollaire obligé.

1^{re} La première section demande si toutes les dispositions sont prises pour le débit des timbres d'affranchissement.

» Le Ministre a prévenu, en ce qui concerne la fusion du service des postes
 » avec celui du chemin de fer, les vœux des 1^{re} et 3^e sections. Dans les premiers
 » temps de son arrivée au Département, il a reconnu que cette question avait été
 » plusieurs fois étudiée, reprise et abandonnée; et il lui a paru que ce qui avait
 » empêché l'exécution de cette mesure, c'était la crainte de jeter, par son adoption
 » brusque et générale, une profonde perturbation dans deux services, dont la
 » régularité se lie aux intérêts les plus graves et les plus multipliés. De là il est
 » arrivé à l'idée de faire des essais de fusion partielle, partout où une perception

2^e Elle engage le Ministre à ne pas tarder à fondre le service des postes avec celui du chemin de fer.

La 3^e section demande que l'on étende l'essai de la réunion des bureaux de perception à ceux du chemin de fer.

» de postes ou une direction de station viendrait à vaquer. Le premier essai de ce genre a été tenté à Ostende, et le succès a répondu à l'attente du Gouvernement. » Plusieurs autres essais se tentent en ce moment, et des instructions ont été données pour qu'un certain nombre d'agents puissent respectivement étudier le service des deux branches, et se mettre ainsi à même de cumuler, le cas échéant, les fonctions de percepteur des postes avec celles de chef de station.

3^e La 4^e section recommande les propositions suivantes :

Inspection centralisée et étendant son action si facile par les chemins de fer ;

Maintien du service des directeurs provinciaux, confié avec celui de percepteur à la même personne ;

Suppression des contrôleurs provinciaux.

Cette réforme avantageuse au service, amènerait une économie successive du 51,600 francs. (Voy. les tableaux déposés sur le bureau.)

Le système du Gouvernement présente les inconvénients suivants :

Les directeurs chargés du service de deux provinces ne pourront plus concentrer leur attention sur le service des détails et c'est là qu'ils sont le plus utiles ;

Les contrôleurs sous-directeurs seront isolés et dépourvus de l'impulsion nécessaire pour agir utilement.

» L'organisation que je me propose d'adopter ne présente pas les inconvénients qu'on lui attribue dans cette note ; il est en effet facile de comprendre que l'attention des directeurs doit se porter sur la marche générale et l'ensemble du service, bien plus que sur les détails, qui rentrent dans les attributions des contrôleurs, spécialement chargés de l'inspection des bureaux et de la vérification de la comptabilité.

» Les directeurs peuvent du reste donner toute l'impulsion nécessaire aux contrôleurs, bien que ceux-ci ne résident pas tous au chef-lieu de la direction ; l'expérience déjà faite par la réunion des provinces d'Anvers et du Limbourg, prouve que ce système est très-praticable, sans nuire à la bonne exécution du service.

» Le nouveau projet communiqué à la 4^e section tend à confier aux directeurs la gestion des bureaux de perception dans les chefs-lieux de province, en chargeant un de leurs employés des fonctions de caissier ou d'agent comptable, par analogie à ce qui existait autrefois au bureau de Bruxelles. Une pareille combinaison est inadmissible, car elle aurait pour résultat de concentrer dans les mêmes mains la gestion de la surveillance des principaux établissements de poste du royaume, ce qui est évidemment contraire aux règles d'une bonne administration ; j'ajouterai que dans les conflits qui viendraient à s'élever entre un bureau de chef-lieu et les autres bureaux de la même province, le directeur, étant chargé de la perception et en même temps appelé à prononcer sur ces conflits, se trouverait être tout à la fois juge et partie. Ce serait, en un mot, confondre des attributions d'une nature tout opposée, et retomber dans les inconvénients auxquels on a voulu obvier par l'organisation de 1841.

» D'un autre côté on propose de supprimer les contrôleurs provinciaux, sans réfléchir que l'administration se priverait ainsi du concours d'agents actifs, dans la force de l'âge, et qu'une longue pratique à familiarisés avec le personnel et le mécanisme intérieur des bureaux soumis à leur surveillance.

» Pour combler cette lacune, on ajoute à la vérité qu'il faudrait fortifier l'inspection centrale, mais en restant dans le vague sur la véritable portée de cette proposition, qui n'a sans doute d'autre but que d'augmenter le personnel actuellement attaché à l'inspecteur général des postes ; dès lors il est à remarquer que l'économie qu'on attend de la suppression des contrôleurs se trouverait forcément amoindrie, et l'on arriverait à un résultat déplorable au point de vue du service, en substituant à ces fonctionnaires des agents d'un grade inférieur, qui seraient loin d'avoir la même expérience et la même autorité morale.

» L'économie de 51,600 francs que l'on prétend obtenir par toutes ces mesures, n'est pas non plus suffisamment justifiée ; en la tenant toutefois pour exacte, le

» projet du Gouvernement n'en mériterait pas moins la préférence, parce qu'il
 » réalise les seules réformes possibles, sans porter atteinte au principe de l'organi-
 » sation existante.

» Afin que la section centrale puisse mieux apprécier la nature des économies
 » qu'il s'agit d'opérer sur le personnel des postes, j'ai l'honneur de lui remettre
 » ci-joint les tableaux de ce personnel, tels qu'ils ont été dressés à l'époque de la
 » formation du budget ⁽¹⁾.

4^e La 5^e section demande quelle sera la nouvelle organisation, et quelles seront les diminutions de traitement; l'allocation pour traitements d'attente devrait faire l'objet d'un article séparé.

» Après mûr examen, j'ai cru devoir maintenir, comme il a été dit dans les
 » réponses aux observations des 3^e et 4^e sections, le principe fondamental de l'or-
 » ganisation actuelle, tout en cherchant à le simplifier dans son application; je
 » compte atteindre ce but en réduisant à trois ou à quatre le nombre des direc-
 » teurs qui se trouveront alors chargés du service de deux ou trois provinces, à
 » l'exemple de ce qui existe déjà pour celles d'Anvers et de Limbourg.

» Les contrôleurs continueront à exercer les mêmes attributions; seulement leur
 » nombre serait réduit à neuf, soit un par province, en supprimant les deux
 » emplois de contrôleurs sur les lignes du chemin de fer de l'Est et du Midi, dont
 » le service peut être confié à des agents d'un grade moins élevé, sous la surveil-
 » lance immédiate des directeurs.

» Tels sont, abstraction faite des économies qui pourront résulter de la fusion
 » successive de la poste et du chemin de fer, les seuls changements qu'il semble
 » possible d'apporter à l'organisation du personnel; car il ne faut songer à aucune
 » réduction du nombre de commis et d'agents subalternes, qui ne suffisent déjà
 » qu'avec peine aux exigences d'un service de plus en plus pénible.

» Quant aux diminutions de traitement, mon intention est de les faire porter
 » en particulier sur les suppléments personnels accordés aux fonctionnaires les
 » mieux rétribués, et dont le traitement fixe constitue déjà une rémunération
 » suffisante, en égard à leur position hiérarchique.

» En résumé, j'ai la conviction que les seules économies praticables doivent se
 » borner à la somme de 44,000 francs indiquée au budget, et qui ne pourrait être
 » dépassée sans compromettre gravement la bonne exécution du service.

» Je ne vois du reste aucun inconvénient à ce que le crédit de 20,000 francs
 » demandé pour traitements d'attente des fonctionnaires à mettre en disponibilité
 » fasse, si la Chambre le désire, l'objet d'un article séparé du budget.

» Avant l'organisation décrétée par arrêté royal du 6 avril 1841, le service des
 » postes était dirigé par un directeur d'administration, placé sous les ordres immé-
 » diats du Ministre, et qui remplissait en même temps les fonctions de directeur
 » du bureau de Bruxelles.

5^e La 6^e section demande l'état du personnel et des explications sur les motifs qui ont fait créer les directions des postes, et si l'on ne pourrait les supprimer entièrement au lieu de se borner à en réduire le nombre, ou bien leur confier aussi la perception comme autrefois.

» Deux inspecteurs occupaient alors le premier rang en province; ils étaient
 » chargés des vérifications ordinaires et extraordinaires à faire dans les établis-

Elle demande un crédit spécial pour les traitements d'attente.

(1) Ces tableaux sont annexés au rapport.

» ments de poste, des installations, des enquêtes, et en général de toutes les
» missions administratives dans l'étendue de leur division respective.

» Le travail de ces fonctionnaires était tellement considérable, qu'ils pouvaient
» à peine y suffire avant l'établissement du chemin de fer et du service rural.

» Afin de centraliser la comptabilité à l'instar de ce qui se pratiquait dans les
» administrations financières, les directeurs (aujourd'hui percepteurs) des chefs-
» lieux, étaient chargés de rattacher à leur propre comptabilité celle des autres
» bureaux de la même province, sans que cette mesure leur donnât toutefois
» aucune autorité sur leurs collègues.

» En outre des contrôleurs sédentaires étaient attachés aux principaux bureaux
» de poste du royaume, avec la mission spéciale de veiller à ce que les recettes
» fussent exactement renseignées au trésor; il leur était néanmoins interdit de
» prescrire aucun mode d'exécution du service, ni de rien innover dans celui
» établi par les percepteurs.

» Sous l'empire de cette organisation, l'administration centrale devait corres-
» pondre directement avec les inspecteurs, contrôleurs, percepteurs et même avec
» les distributeurs des postes; son action ainsi disséminée perdait nécessairement
» de sa force, et l'instruction d'un grand nombre d'affaires éprouvait des retards
» plus ou moins considérables; c'est pour ce motif surtout qu'on a cru devoir
» substituer à un centre unique pour tout le royaume, un centre par province,
» placé lui-même sous l'autorité immédiate du Ministre, et sous la surveillance
» de l'inspecteur général des postes.

» La réunion des attributions différentes confiées au directeur de l'administra-
» tion faisait aussi, dans le temps, l'objet d'observations fondées de la part des mem-
» bres de la Législature; et, en effet, il n'était guère possible qu'un même
» fonctionnaire pût s'occuper de la direction supérieure du service, et entrer dans
» les détails d'un bureau aussi important que celui de Bruxelles.

» Cette réunion présentait encore une grave anomalie, en ce sens que le direc-
» teur de l'administration, hiérarchiquement placé au-dessus de l'inspecteur de la
» 1^{re} division, se trouvait cependant soumis à son contrôle, comme directeur du
» bureau de Bruxelles.

» D'un autre côté les contrôleurs ne rendaient pas, dans leur position séden-
» taire, tous les services qu'il était possible d'en obtenir; cette position devenait
» même souvent une occasion d'abus ou de conflits, soit parce que ces fonction-
» naires s'accordaient trop bien avec les percepteurs, soit au contraire parce
» qu'ils prétendaient soumettre ceux-ci à une surveillance vexatoire.

» C'est afin d'obvier à tous ces inconvénients, que mon honorable collègue,
» M. Rogier, se décida à adopter l'organisation du 6 avril 1841, dont tous ses
» successeurs ont reconnu les bons effets; et c'est par les mêmes motifs que je
» crois devoir repousser le projet communiqué aux sections, et qui se rapproche,
» en plusieurs points, de l'ancien état de choses.

» Les explications qui précèdent me semblent suffisantes pour démontrer qu'il

» n'y a pas lieu de supprimer tous les directeurs, ni de leur confier le maniement
» des recettes, auquel ils doivent rester étrangers. »

La section centrale ayant remarqué dans le tableau du personnel des postes, communiqué par M. le Ministre, que les traitements des fonctionnaires de la même classe n'étaient pas uniformes et ne paraissaient pas réglés d'après l'importance de leurs résidences, désira avoir des explications sur ce point en exprimant le désir d'une régularisation de cette partie du service.

Il résulte des explications verbales fournies à la section centrale par M. le Ministre, que cette différence dans les traitements provient des avantages dont ces fonctionnaires jouissaient antérieurement, comme percepteurs, du chef des tantièmes sur leurs recettes, avantages dont on avait cru devoir tenir compte, à titre personnel, dans la fixation de leurs traitements;

Que déjà il a retranché ces suppléments, à titre personnel, de l'inspecteur et de différents directeurs; qu'il se propose de les retrancher tous dans la suite et de régulariser ainsi successivement tous les traitements.

La section centrale s'est montrée favorable au mode d'organisation proposé par M. le Ministre. Elle croit indépendamment de tout autre motif, qu'il n'est ni opportun ni utile de discuter en ce moment des projets de réorganisation de l'administration des postes, à la veille de la mise à exécution de la réforme postale qui vient d'être votée par la Chambre, et qui révèlera probablement des besoins nouveaux qu'on ne peut prévoir en ce moment, et du projet de fusion entre l'administration des postes et celle du chemin de fer.

Elle s'est bornée à présenter à M. le Ministre, qui s'est chargé de l'examiner, la proposition d'attacher directement au Département l'inspecteur des postes, en supprimant ses bureaux particuliers, ainsi que cela est proposé pour l'inspecteur des ponts et chaussées.

Les explications de M. le Ministre, sur son intention de supprimer les contrôleurs du service des postes sur les chemins de fer auraient pu permettre une réduction sur le chiffre des traitements d'activité, mais le même motif de l'introduction de la réforme postale qui peut entraîner une augmentation du personnel l'a décidé à adopter le chiffre tel qu'il a été proposé par le Gouvernement.

ART. 62. *Matériel* fr. 467,000

La somme accordée en 1848 était de 500,000

Différence en moins fr. 33,000

Le crédit demandé doit être réparti de la manière suivante :

1 ^o Frais de bureau	fr. 43,800
2 ^o Frais de loyer	48,500
3 ^o Frais de tournées et démissions	15,000
4 ^o Papiers, impressions, cachets, timbres, etc.	52,500
5 ^o Transport des dépêches	293,400
6 ^o Frais éventuels à résulter de la réforme postale.	14,000
Total	fr. 467,000

Les *Développements* nouveaux à l'appui du budget donnent des détails sur ces articles, sur les améliorations introduites dans le transport des dépêches, sur la création de services nouveaux, et sur les frais éventuels à résulter de la réforme postale. (*Voir* pag. 49.)

La 2^e section a demandé si les impressions et fournitures des différents services sont mis en adjudication publique?

Elle pense que la fusion projetée de la poste et du chemin de fer doit amener une réduction dans les frais de loyer, et qu'on pourrait hâter cette économie en amenant les villes où se trouvent des stations de chemins de fer à fournir les locaux nécessaires aux directions et perceptions des postes.

Elle réclame aussi le tableau des dépenses pour frais de tournées et de missions.

M. le Ministre a répondu à la section centrale que toutes les impressions et fournitures du service des postes sont régulièrement mises en adjudication publique, et que l'administration a déjà réalisé, de ce chef, des économies qui lui ont permis d'introduire certaines améliorations et notamment d'augmenter le nombre de boîtes en fonte établies dans les principales villes du royaume.

Il est aussi hors de doute que des réductions pourront être obtenues sur les frais de loyer, dans toutes les localités où il sera possible d'opérer la fusion et de transférer les bureaux de poste aux stations du chemin de fer. Partout où le concours des administrations locales pourra être utile pour atteindre ce but, le Département ne manquera pas de le réclamer.

Le tableau demandé par la 3^e section pour les frais de tournées et de missions, pendant les années 1847 et 1848, est annexé au rapport.

L'article est adopté.

ART. 63. *Frais de construction et d'entretien des voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer* fr. 20,000

(*Voir les Développements* nouveaux à l'appui du budget, p. 51).

L'article est adopté sans observation.

ART. 64. *Frais de premier établissement des timbres d'affranchissement, décrétés par l'art. 4 de la loi du 24 décembre 1847* fr. 16,000

Adopté sans observation.

CHAPITRE V.

Mines.

ART. 65. *Personnel du conseil des mines.* — Traitements de disponibilité. (Charge temporaire) fr. 28,000

Toutes les sections avaient réservé le vote sur cet article jusqu'après la discussion de la loi qui supprime le conseil des mines.

Depuis cette époque, la Chambre a admis la suppression du conseil des mines.

La section centrale adopte le chiffre proposé par le Gouvernement.

Elle fait cependant remarquer qu'il y aura un accroissement de dépense par suite du retard apporté à l'adoption de la loi qui supprime le conseil des mines. Mais M. le Ministre pourra en faire l'objet d'un décompte séparé et d'une demande spéciale s'il y a lieu.

ART. 66. *Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement.* fr. 45,000

L'article est adopté sans observation.

ART. 67. *Impressions, achats de livres et d'instruments, encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences.* fr. 7,000

La section pense qu'on pourrait insérer les documents statistiques dans les *Annales des ponts et chaussées et des mines*, et réaliser ainsi une économie.

M. le Ministre donne sur cette observation les renseignements suivants :

« Les *Annales des travaux publics* forment un recueil de documents scientifiques, industriels ou administratifs.

» Ce recueil, format in-8°, se publie par cahiers, trois cahiers forment un volume, le 3^e du 7^e volume vient de paraître.

» Ce mode de publication offre le grand avantage de tenir les ingénieurs et les fonctionnaires qui reçoivent les *Annales*, au courant des travaux, des inventions et découvertes, des mesures administratives qu'ils ont intérêt à connaître.

» Les documents statistiques sur les mines doivent, au contraire, embrasser une période de quelques années, afin de pouvoir établir des comparaisons, des rapprochements, sans lesquels ces publications perdraient une grande partie de leur mérite.

» Les nombreux tableaux qui font partie des documents statistiques exigent un format plus grand que celui qui convient aux *Annales*.

» Il importe d'ailleurs de remarquer qu'il n'y aurait aucune économie à insérer
 » les documents statistiques des mines dans les *Annales des travaux publics*, car
 » il faudrait nécessairement augmenter les frais de publication de celles-ci, de tous
 » les frais d'impression de ceux-là. »

Les *Développements* à l'appui du budget indiquent ultérieurement l'emploi de ce crédit, qui a subi du reste une économie de 2,000 francs sur la somme accordée au budget de 1848, et M. le Ministre affirme qu'il n'est pas possible de la réduire davantage sans inconvénient.

L'article est adopté.

ART. 68. *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines :*

Dépenses ordinaires	fr. 152,767
Id. extraordinaires	5,553
Total	fr. 158,100

Dans les *Développements* nouveaux à l'appui du budget, M. le Ministre propose de modifier ce chiffre de la manière suivante :

Charges ordinaires et permanentes. . . .	fr. 142,400
Id. extraordinaires et temporaires . . .	9,200
Total	fr. 151,600

Le chiffre accordé en 1848 était de 167,200 francs.

Économie de 15,600 francs qui provient de la mise en disponibilité de deux ingénieurs en chef, d'un ingénieur de 2^e classe et d'un conducteur comme conséquence de la réunion de la 2^e division des mines à la 3^e, et de la suppression des 7^e et 8^e districts des mines.

Dans la somme pétitionnée, le chiffre des frais fixes et variables des ingénieurs et conducteurs entrent pour une somme de 50,000 francs au lieu de 35,940 francs accordés en 1848. M. le Ministre fait remarquer, dans ses *Développements*, que, sauf environ un sixième destiné à couvrir les frais fixes de l'inspecteur-général et des ingénieurs, le surplus de cette somme est applicable à une dépense tout à fait éventuelle, et qu'il y a tout lieu d'espérer qu'il pourra réaliser de ce chef une nouvelle économie pendant le cours de cet exercice.

Il reste donc, pour le traitement des officiers des mines, une somme de 121,600 francs, dans laquelle est comprise celle de 9,200 francs pour charges extraordinaires et temporaires, ce qui réduit le chiffre normal et permanent des traitements à 112,400 francs, soit à 23,000 francs au-dessous de celui du budget de 1848.

L'organisation du personnel du service des mines a donné lieu, dans les sections, à un grand nombre d'observations que nous rapportons ici avec les réponses du Gouvernement :

« Les renseignements demandés par la 1^{re} section se trouvent ci-joints.
» (Annexes II et I.)

La 1^{re} section réclame un tableau indiquant la division actuelle et projetée des districts miniers avec la circonscription territoriale et le nombre des établissements qui s'y trouvent.

» Les mines sont une richesse trop importante pour le pays qui les possède, et
» leur exploitation est entourée de trop de difficultés et de dangers pour qu'on
» puisse les abandonner sans surveillance, sans contrôle à l'industrie privée. Aussi
» la loi, dans l'intérêt général et par des raisons d'humanité, a-t-elle prescrit cette
» surveillance. On ne peut donc répondre qu'affirmativement à la question posée
» par la 1^{re} section.

Elle demande s'il est utile de conserver des ingénieurs et des aspirants des mines dans les provinces où il n'y a pas de grandes exploitations.

» Ce n'est pas dans les provinces auxquelles on fait allusion que l'administration
» peut être moins attentive, car la multiplicité des exploitations, et surtout
» des exploitations libres de minerais de fer, supplée à leur moindre degré
» d'importance.

» On a déjà répondu à ces questions dans une note adressée à la section
» centrale chargée de l'examen du projet de loi de suppression du conseil des
» mines. Voici le passage de cette note relatif à l'inspecteur général des mines :

La 3^e section demande s'il est nécessaire de conserver un inspecteur général des mines.

« Je ne dissimulerai pas à la section centrale que la conservation de l'emploi de
» l'inspecteur général a été mise en question. Mais, après un mûr examen, j'ai
» pensé, à part toute autre raison, qu'il valait mieux d'utiliser les services d'un
» fonctionnaire capable, en opérant une juste réduction sur son traitement, que
» de priver l'administration de ses lumières et de son expérience, tout en lui con-
» servant un traitement d'attente presque égal au traitement d'activité que je me
» propose de lui assigner. »

La 4^e section demande la suppression de l'inspecteur général, et, subsidiairement, que ce fonctionnaire soit placé au Ministère des Travaux Publics.

» La résidence de l'inspecteur des mines étant à Bruxelles, il est déjà, par ce
» fait, attaché au Département des Travaux Publics, et il est appelé à l'éclairer
» en émettant son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le
» Ministre. Le service de l'inspection est, en outre, comme l'indique son titre un
» service actif; il doit, d'après un arrêté royal du 15 septembre 1845, qui fixe
» ses attributions, se transporter en tout temps sur les points où sa présence est
» nécessaire.

» Ce désir est déjà accompli. Jamais il n'y a eu plus d'un ingénieur en chef
» remplissant ces fonctions dans chaque division. Il est bien vrai que, dans la
» 5^e division, il y a actuellement deux ingénieurs portant le titre d'ingénieur en
» chef, mais l'un des deux ne remplit les fonctions et ne reçoit le traitement que
» d'un ingénieur de district; il est d'ailleurs désigné pour être mis en disponibilité.

La 4^e section demande qu'il n'y ait qu'un ingénieur en chef par division.

» Il est difficile de saisir la portée de cette observation et de reconnaître à quelle
» circonstance elle peut faire allusion.

Elle demande que l'on supprime les sous-ingénieurs qui n'ont pas d'attributions spéciales et dont la seule mission est de remplacer les ingénieurs incapables.

» Le corps des mines compte aujourd'hui dix sous-ingénieurs, dont un est
» détaché d'une manière permanente à l'école spéciale des mines à Liège, en qualité
» de professeur; il n'y en a donc, en réalité, que neuf dans le service des mines,
» dont six seulement reçoivent un traitement.

» Ces sous-ingénieurs, répartis dans les différents districts des mines, assistent
» l'ingénieur dans le service général de l'arrondissement, et s'occupent en même

» temps des travaux spéciaux ou des études qui leur sont confiés. Les sous-ingénieurs forment une pépinière nécessaire pour le recrutement des ingénieurs.

Elle demande que les conducteurs des mines soient chargés de dresser les plans d'avancement ; qu'ils ne soient plus employés comme copistes chez les ingénieurs.

» D'après l'art. 6 du décret impérial du 3 janvier 1813, sur la police des mines, c'est aux exploitants qu'il incombe de faire dresser le plan d'avancement des travaux de chaque mine, c'est à eux à mettre l'administration à même d'exercer sa surveillance. Les plans fournis par les exploitants sont vérifiés par les ingénieurs qui délèguent à cet effet les sous-ingénieurs et conducteurs.

» Le service des mines exige des écritures, une correspondance souvent considérable ; il est inutile de dire que les ingénieurs ne peuvent pas tout faire, rédiger et copier. N'ayant pas de commis salariés, il faut bien qu'ils aient recours pour le travail à leurs subordonnés.

Elle demande que les différents bureaux de mines soient réunis au gouvernement provincial ; que les ingénieurs soient obligés de faire état de leurs frais de bureau ; qu'on distingue pour les frais de déplacement, les visites souterraines des autres.

» Une correspondance a été ouverte avec les gouverneurs des provinces sur le point de savoir s'il y aurait possibilité de transférer les bureaux des ingénieurs dans les bâtiments affectés au gouvernement provincial. Généralement on a reconnu que les locaux étaient insuffisants pour y établir de nouveaux bureaux ; que là où il pourrait être possible d'y réunir des bâtiments adjacents, il faudrait que le Gouvernement intervînt pour indemniser les propriétaires.

» Loin de présenter un avantage pécuniaire, le transfert des bureaux des ingénieurs aurait été, dans cet état de choses, onéreux et aurait été une cause d'embarras. On voudra bien remarquer, en effet, que les sommes allouées pour frais de bureau ont été notablement réduites par un arrêté royal du 18 juillet 1848, qui modifia, par mesure transitoire et en attendant la réorganisation définitive du personnel des mines, le système d'indemnités pour frais de déplacement et de bureau de ce personnel. Un exemplaire de cet arrêté est ci-annexé (*) : il ne serait guère possible d'être plus réservé dans la fixation de ces indemnités qui comprennent tous frais de bureau, de loyer, etc., de quelque nature qu'ils soient. Le *maximum* déterminé n'est pas nécessairement accordé ; un arrêté du Ministre règle à forfait l'indemnité pour chaque fonctionnaire (art. 3 de l'arrêté royal). Ce système paraît préférable au règlement sur états pour des dépenses de matériel qui comprennent une quantité d'objets de détail dans l'examen desquels l'administration ne pourrait entrer sans perdre un temps précieux, et sans entraîner infailliblement une charge plus lourde pour le trésor. Quant aux déplacements, les indemnités n'ont pas pour principe le travail auquel le fonctionnaire s'est livré, mais la dépense à laquelle l'assujettit le transport à une certaine distance de sa résidence. Le travail échappe à tout contrôle, il faut s'en remettre pour cela à la loyauté du fonctionnaire. Du reste, la mission de l'ingénieur des mines ne consiste pas uniquement à faire des visites souterraines ; il doit inspecter les livres, les livrets d'ouvriers, les plans de chaque établissement ; il a l'inspection des usines minéralurgiques et des machines à vapeur ; il se rend sur les lieux pour reconnaître les travaux de recherche de gîtes miniers, parfois il y va pour entendre des demandeurs en concession ou des exploitants, et il parvient par ses conseils et par son influence à amener des

(*) Cet arrêté sera déposé sur le bureau.

» transactions sur des points qui, sans cela, donneraient lieu à des difficultés et
 » quelquefois même à des procès interminables.

» Ces explications démontrent qu'il n'y aurait aucun motif et qu'il pourrait
 » même y avoir peu d'équité à établir pour les frais de déplacement une distinc-
 » tion entre les visites souterraines et les autres, comme le demande la 4^e section.

» Cette demande n'est pas assez précise pour qu'on puisse être certain d'y faire
 » une réponse satisfaisante.

*Elle réclame un état des
 sommes dues et à recouvrer
 pour amendes.*

» Les amendes, en matière de mines, sont de deux espèces : 1^o les amendes
 » proprement dites pour infraction à la loi et aux règlements de police; 2^o les
 » amendes en peines pécuniaires résultant de clauses pénales insérées dans les
 » cahiers des charges des concessions de mines pour les cas où l'on ne respecte
 » pas certains massifs, soit autour des puits, soit entre la concession et les champs
 » d'exploitation qui l'avoisinent.

» Les premières sont infligées par les tribunaux correctionnels, les autres font
 » l'objet de poursuites à fins civiles, conformément à un arrêté royal du 13 octo-
 » bre 1829. (*Nouveau code des mines*, p. 80.)

» Le recouvrement des amendes se fait par les soins du Ministère des Finances,
 » après que le Département des Travaux Publics a pris une décision sur les
 » demandes en grâce, ou émis un avis sur les demandes de modération ou de
 » remise des peines pécuniaires comminées dans les cahiers des charges.

» On ignore s'il reste des recouvrements en souffrance au Ministère des Finan-
 » ces. Si la section centrale le désire, on pourra en faire la demande à ce Dépar-
 » tement.

» Pour répondre au désir de la 5^e section, on joint à la présente note les
 » rapports trimestriels de l'ingénieur de Crassier, des 10 octobre 1848 et
 » 11 février 1849 (¹).

*Les 2^e, 3^e et 4^e sections
 demandent quels sont les
 motifs de la suppression du
 8^e district, et ceux de la
 création de ce district.*

*La 3^e section parle des
 minières sous-marines.*

» Le 8^e district existe *implicitement* depuis le 25 juin 1847, époque à laquelle
 » est intervenu un arrêté du Ministre des Travaux Publics, conçu en ces termes :

*La 5^e section demande la
 communication du rapport
 trimestriel de l'ingénieur
 du 8^e district, afin que l'on
 puisse juger s'il y a lieu de
 supprimer le 8^e district*

« Art. 1^{er}. L'ingénieur de 2^e classe, de Crassier, attaché à la 2^e division des
 » mines, est placé en service général sous la direction de M. l'inspecteur général,
 » à la résidence de Louvain, pour l'administration ordinaire des mines, minières,
 » carrières et usines dans les provinces d'Anvers, de Brabant, et des deux
 » Flandres. »

» Avant la création de l'inspection générale des mines, le 10 juin 1844, les
 » affaires appartenant au service des mines et qui se présentaient dans les pro-
 » vinces d'Anvers, de Brabant et des deux Flandres, étaient renvoyées à l'avis de
 » l'ingénieur en chef de la 2^e division des mines, en résidence à Namur (feu
 » M. Cauchy), qui était le plus ancien des trois ingénieurs en chef. On peut voir
 » dans les tableaux annexés au rapport fait à la Chambre, le 26 novembre 1839,

(¹) Ces rapports seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

» sur le service des mines, par M. Nothomb, Ministre des Travaux Publics, que
 » plusieurs demandes en concession de mines, dans des communes situées dans les
 » provinces précitées, figurent sous la rubrique de la 2^e division. (Page 60 des
 » *Annexes* du rapport.)

» Les provinces d'Anvers, de Brabant et des deux Flandres n'ayant pas d'ingé-
 » nieur des mines, il va de soi que les affaires de mines dans les provinces reve-
 » naient, depuis le 10 juin 1844, à l'inspecteur-général qui avait un service
 » général et non restreint, par conséquent, à tel ou tel arrondissement.

» La reconnaissance dans la Campine et sur les bords de l'Escaut, dans la
 » Flandre orientale, de l'existence de minerais de fer susceptibles d'être exploités
 » avec avantage, l'utilité d'en favoriser l'exploitation par des conseils et une sur-
 » veillance bien entendue, la possibilité de la découverte d'autres gites par l'exten-
 » sion de travaux de recherche, sont les circonstances qui paraissent avoir princi-
 » palement motivé l'adjonction d'un ingénieur à l'inspecteur-général. Cet ingénieur
 » était naturellement appelé à prendre le service de surveillance de tous autres
 » établissements soumis à la police des mines, tels que carrières souterraines
 » et usines minéralurgiques dans le Brabant et tourbières dans les quatre
 » provinces.

» L'existence de ce service formant le 8^e district qui a pu paraître utile, au mois
 » de juin 1847, n'est plus en tout cas nécessaire aujourd'hui que, d'après les rap-
 » ports trimestriels ci-joints, l'exploitation du minerai de fer dans la Campine est
 » arrêtée et que les travaux chôment. Ajoutez à cela que les tourbières sont déjà
 » surveillées par l'administration des ponts et chaussées. Dans cet état de choses,
 » on a pensé que ce service ainsi réduit n'exigeait pas le concours d'un ingénieur,
 » et que l'inspecteur des mines avec le conducteur qui lui est attaché pourrait
 » suffire aux éventualités.

» Quant aux minières sous-marines, des Mémoires de l'ingénieur Bidaut, insérés
 » dans les *Annales des travaux publics* (tome V, page 481 ; tome VII, page 521),
 » donnent tous les détails désirables sur l'importance des gites miniers de la
 » Campine.

*Les 4^e et 6^e sections de-
 mandent le tableau du per-
 sonnel des mines.*

*La 5^e section demande le
 détail de l'allocation de
 121,600 francs, et que le
 chiffre du budget soit mis
 d'accord avec celui du ca-
 hier d'observations.*

*La 4^e section réclame le
 plan de réorganisation. Elle
 désire que l'on réduise le
 personnel au nombre exis-
 tant en 1837. Elle pense
 même qu'il y aurait lieu
 d'opérer une réduction plus
 forte, par le motif qu'en
 1837, les directeurs des ex-
 ploitations de mines étaient
 moins instruits qu'aujourd'hui.*

» Ce tableau se trouve ci-joint (annexe K).

» Voir ce détail ci-joint (annexe L).

» La réorganisation du service des mines est subordonnée au vote de l'allocation
 portée au budget de 1849. Elle se bornera, comme on peut le voir, à une
 réduction sur le chiffre du personnel actuel et à une nouvelle répartition des
 officiers des mines d'après les besoins des différents districts. Le Ministre n'a
 pas reconnu la nécessité d'en changer les bases essentielles.

» Il résulte du cahier de *Développements* du projet de budget, qu'on se propose
 de mettre en disponibilité :

» 1 ingénieur en chef ;

» 1 ingénieur en chef, faisant fonctions d'ingénieur de district ;

» 1 ingénieur ordinaire ;

» 1 conducteur ou aspirant.

» Déjà un sous-ingénieur est détaché à l'école des mines ; trois autres sous-ingénieurs ne reçoivent aucun traitement.

» Des conducteurs, un est en non-activité, un autre en congé illimité, un troisième vient de mourir et ne sera pas remplacé.

» Après les réductions qu'il aura à subir, le personnel des mines ne sera pas trop nombreux pour maintenir un bon service. Il faut, en effet, faire attention que, depuis 1837, l'industrie minérale a pris un grand développement et qu'elle exige une surveillance très-étendue ; que les ingénieurs ont eu un nombre considérable de demandes en concession à instruire, et que l'arriéré n'est pas entièrement vidé aujourd'hui ; que, depuis 1839, ils sont chargés de l'essai et de la surveillance des chaudières à vapeur dans leurs districts respectifs ; que, depuis 1840, ils ont à recueillir les éléments de la statistique minérale d'une manière très-détaillée ; que chaque année le travail nécessaire pour l'assiette de la redevance absorbe beaucoup de temps et exige beaucoup de soin ; qu'enfin ils sont fréquemment consultés par les autres départements sur divers points, spécialement sur la réalité des apports dans les sociétés anonymes qui ont pour objet des mines ou des usines minéralurgiques.

» L'ingénieur du 5^e district a obtenu un congé d'un an pour étudier, d'après les instructions du Ministère de l'Intérieur, l'irrigation et la fertilisation des terres incultes au moyen des eaux de l'Escaut.

» L'ingénieur du 6^e district est délégué, en qualité de commissaire du Gouvernement, près des établissements de John Cockerill, à Seraing.

» L'ingénieur du 3^e district est chargé de la direction du *Bois-des-Minières* et d'autres exploitations domaniales de minerai de fer. Cette mission lui a été donnée par le Ministère des Finances, d'accord avec le Département des Travaux Publics.

» Il ne sera pas sans utilité de comparer l'état des choses existant en 1837 et les modifications qu'il a subies depuis lors : on pourra ainsi apprécier l'importance que le service des mines a successivement acquise. Un tableau ci-joint (annexe III) établit cette comparaison.

» Le cadre du personnel, tel qu'il a été fixé primitivement par les arrêtés royaux des 29 août 1834 et 31 décembre 1837, a été successivement élargi par les arrêtés des 4 juin 1839, 10 juin et 22 octobre 1844 ; mais il n'a jamais été entièrement rempli. Les réductions, qui ont eu lieu par congé, mise en non-activité ou décès, jointes à celles qu'on se propose d'effectuer, ramènerait le chiffre du personnel à peu près à ce qu'il était en 1837, bien que le service ait beaucoup accru en importance. Le tableau ci-annexé (annexe IV) est destiné à justifier ce qui précède. »

Plusieurs observations des sections sur le personnel des mines ont été reproduites dans la section centrale.

Un membre demande la suppression de la 2^e division (de Namur et Luxembourg) et son adjonction comme district à la 3^e division (Liège).

Il fait remarquer qu'un seul district de la 1^{re} division (Charleroy) a autant de puits d'extraction, d'ouvriers et de chevaux-machines que toute la 3^e division.

Un autre membre propose de supprimer les 4^e et 8^e districts (Luxembourg et Louvain), de mettre en disponibilité les fonctionnaires des mines qui y sont attachés et de les placer sous la surveillance des agents ordinaires des ponts et chaussées.

M. le Ministre répond que, dans son projet de nouvelle organisation, la 2^e division est supprimée ainsi que le 8^e district; il examinera la question de savoir s'il convient de mettre les 4^e et 8^e districts sous la surveillance des ingénieurs des ponts et chaussées.

Un membre demande que les aspirants des mines puissent dresser les plans d'avancement des travaux intérieurs des mines à la demande et aux frais des exploitants.

On répond que, d'après les lois sur les concessions, les propriétaires des mines sont tenus de faire ces plans, que l'administration est chargée de les contrôler, et que la proposition annulerait ce contrôle.

Un autre membre fait remarquer que l'ingénieur du 6^e district est délégué du Gouvernement près de l'établissement de Seraing, avec un traitement de 4,000 fr.; il demande s'il convient de lui accorder un traitement d'attente comme ingénieur en disponibilité; il pense que cette délégation devrait être considérée comme une fonction qui doit avoir pour résultat de faire cesser le traitement d'attente ou au moins de le réduire à moitié.

L'examen de cette question est recommandé à l'attention de M. le Ministre qui s'est montré disposé à admettre une nouvelle réduction de 633 francs sur le chiffre des traitements de disponibilité.

La section centrale a aussi discuté avec M. le Ministre la question de la suppression de l'emploi d'inspecteur général des mines.

M. le Ministre insiste, par les motifs donnés dans sa note, sur l'utilité de cette fonction et le peu d'économie que sa suppression procurerait au trésor.

La section centrale pense au contraire que cet emploi est devenu inutile par suite de la nouvelle organisation de l'administration centrale des ponts et chaussées et de la création d'une *direction générale des ponts et chaussées et des mines*.

M. le Ministre a reconnu la possibilité de supprimer les inspecteurs des ponts et chaussées et de n'en conserver qu'un seul attaché à son département, à la direction générale.

On ne conçoit donc pas que l'administration des mines réclame un inspecteur-général en dehors de l'administration centrale; il n'y a pas la même nécessité d'imprimer une unité de direction sous le rapport de l'art aux différentes divisions

des mines, le régime des mines est dirigé souvent par des principes particuliers propres aux différentes localités, et l'administration des mines n'est pas assez nombreuse pour réclamer un inspecteur général.

La section centrale reconnaît que M. le Ministre doit avoir *au Département* un fonctionnaire des mines qui puisse, au besoin, être chargé par lui de missions spéciales, du contrôle des rapports émanant des différentes divisions des mines ; elle ne croit même pas qu'il soit convenable qu'il se serve, pour le contrôle de ces rapports, des ingénieurs d'une autre division, parce que ce mode présenterait des inconvénients, mais elle pense qu'un chef de division, ou ingénieur en chef, soit même avec le titre d'inspecteur, attaché à la direction générale au Département, doit suffire.

Et, quant à l'économie qui doit résulter de la suppression de cet emploi, la section centrale fait remarquer qu'elle ne consistera pas uniquement dans le traitement du titulaire, mais encore dans la suppression des frais du personnel et du matériel de ses bureaux.

La section centrale croit inutile de déclarer qu'elle ne s'est aucunement préoccupée ici d'une question de personnes qui ne rentre pas dans ses attributions ; elle pense cependant que la mise en disponibilité du titulaire actuel ne devrait pas être déterminée d'après le taux fixé par M. le Ministre, mais bien d'après le traitement normal qui est reconnu à ses fonctions dans le budget actuel.

La section centrale admet à l'unanimité la suppression de l'emploi d'inspecteur général des mines.

Elle réduit en conséquence de 9,000 francs le chiffre pétitionné au budget pour les charges permanentes, sauf à augmenter la somme demandée pour les charges temporaires du chiffre qui sera alloué pour le traitement de disponibilité du titulaire.

Cette dernière augmentation étant mise aux voix, trois membres votent pour une somme de 6,000 francs, un membre pour 5,000 francs ; les trois autres membres en laissent la fixation à la décision du Ministre.

Le chiffre de l'art. 68 est ensuite adopté de la manière suivante :

Charges ordinaires et permanentes	fr. 133,400
Charges extraordinaires et temporaires	14,567
Total	fr. 147,967

ART. 69. *Jurys d'examen et voyages des élèves de l'école des mines.* fr. 6,000

Même chiffre qu'en 1848.

La 3^e section fait la même observation à propos de cet article que pour l'école du génie civil.

Il a été répondu aux diverses observations des sections, en ce qui concerne l'école du génie civil. La plupart de ces réponses sont applicables à l'école des mines.

Il semble donc suffire de faire connaître ici le nombre des élèves de l'école des mines.

Ce nombre est de 77, dont 20 pour la section des mines et 38 pour les arts et manufactures et la mécanique ; 49 élèves suivent, en outre, les cours spéciaux en rapport avec leur situation.

Ces chiffres se subdivisent de la manière suivante :

École préparatoire des mines, 1 ^{re} année	5	
Id. 2 ^e id.	6	
	—	11
École des mines, 1 ^{re} année	6	
Id. 2 ^e id.	4	
Id. 3 ^e id.	2	
	—	9
École des arts et manufactures, 1 ^{re} année, enseignement préparatoire, 10		
Id. 2 ^e id. id. spécial, 5		
Id. 3 ^e id. id. id. 9		
	—	22
École des mécaniciens, 1 ^{re} année, enseignement préparatoire, 12		
Id. 2 ^e id. id. spécial, 4		
Id. 3 ^e id. id. id. 3		
	—	16
Élèves libres	49	
	—	
Total.	77	

La section centrale adopte le chiffre demandé.

CHAPITRE VI.

Pensions.

ART. 70. *Pensions* fr. 83,000

Adopté sans observation.

CHAPITRE VII.

Secours.

ART. 71. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension* fr. 5,000

Adopté sans observation.

CHAPITRE VIII.

Dépenses imprévues.

ART. 72. *Dépenses imprévues non libellées au budget* fr. 18,000

Même somme qu'en 1848.

Adopté sans observation.

La section centrale propose le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics et le dépôt sur le bureau, pendant la discussion du budget, des pétitions suivantes qui ont été envoyées à son examen par la Chambre :

1° Pétition de plusieurs habitants d'Assenede, qui sollicitent le prompt achèvement du canal de Zelzaete à la mer du Nord ;

2° Pétition du conseil communal de Habay-la-Neuve, qui demande la rectification des côtes les plus rapides comprises entre Arlon et Recogne ;

3° Pétition du conseil communal d'Ath, qui sollicite l'examen des travaux pour relier la Dendre au chemin de fer dans la station de cette ville, et la canalisation de la Dendre avec les fonds du cautionnement de la Compagnie de la Dendre ;

4° Pétition du conseil communal de Chenée, qui demande que le Gouvernement fasse améliorer la station de Chenée ;

5° Pétition du conseil communal d'Erezée, qui prie la Chambre d'allouer au budget une somme de 10,000 francs, pour la construction de la route de Soy à Manhay ;

6° Pétition du conseil communal d'Antoing, qui sollicite l'établissement d'un bureau de perception postale.

Le Rapporteur,

BRUNEAU.

• *Le Président,*

N.-A.-J. DELFOSSE.

ARTICLES MODIFIÉS PAR LA SECTION CENTRALE.

ARTICLES.	DÉSIGNATIONS.	CHARGES		TOTALS.	Observations.
		PERMANENTES.	TEMPORAIRES.		
11	Bâtiments civils.....	77,000 00	"	77,000 00	Augmentation de 25,000 francs pour l'appareil de chauffage du Sénat
21	Dendre.....	10,534 86	13,425 28	23,957 84	Par le transfert d'une somme de 8,000 francs de l'art 33.
53	Voies navigables de 2 ^e ordre	7,000 00	"	7,000 00	Par suite du transfert d'une somme de 8,000 francs à l'art. 21. pour une maison éclusière à Termonde.
56	Port d'Ostende.....	47,130 00	84,000 00	131,130 00	Augmentation de 3,700 francs, pour l'entretien des écluses de Slykens
45	Chemin de fer. Personnel.	219,680 00	"	219,680 00	Par le transfert à l'art 47 bis de la partie des traitements de disponibilité
44	Id. Entretien des routes...	141,400 00	"	141,400 00	Id
43	Locomotion et entretien du matériel.....	109,400 00	"	109,400 00	Id
46	Transports et perceptions.	387,430 00	"	387,430 00	Id.
47 bis	Traitements de disponibilité.....	"	74,879 00	74,879 00	Formé par la réunion des traitements de disponibilité des articles précédents
68	Personnel du corps des mines.....	153,400 00	14,567 00	147,967 00	Différence provenant de la suppression des fonctions d'inspecteur général

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

DÉSIGNATIONS.	D'APRÈS LES DÉVELOPPEMENTS NOUVEAUX DU BUDGET.		PROPOSITIONS DE LA SECTION CENTRALE.	
	CHARGES		CHARGES	
	PERMANENTES.	TEMPORAIRES.	PERMANENTES.	TEMPORAIRES.
CHAPITRE I ^{er}	319,500 00	8,000 00	319,500 00	8,000 00
" II.....	4,509,118 17	768,553 00	4,504,394 36	776,978 00
" III.....	8,567,251 00	773,000 00	8,269,094 00	847,879 00
" IV.....	1,500,000 00	36,000 00	1,500,000 00	36,000 00
" V.....	200,400 00	57,200 00	191,400 00	42,567 00
" VI.....	85,000 00	"	85,000 00	"
" VII.....	5,000 00	"	5,000 00	"
" VIII.....	18,000 00	"	18,000 00	"
	14,802,249 17	1,622,753 00	14,690,338 36	1,711,424 00
TOTAL GÉNÉRAL.....	16,424,984 17		16,401,812 36	

ANNEXES.

ANNEXE A.

ART. 11. BATIMENTS CIVILS.

Liste des palais, hôtels, édifices et monuments, entretenus aux frais de l'Etat.

- 1 Palais de la Nation.
- 2 Id. du prince d'Orange, boulevard du Régent.
- 3 Id. de Tervueren.
- 4 Id. de l'ancienne cour.
- 5 Id. de l'industrie, des bibliothèques royales et de leurs dépendances.
- 6 Bâtimens et dépendances situés rue du Musée, et occupés par le concierge.
- 7 Château de Ravenstein.
- 8 Hôtel du Ministère des Affaires Étrangères.
- 9 Id. de l'Intérieur.
- 10 Id. des Finances (deux corps de bâtimens).
- 11 Id. de la Guerre.
- 12 Id. de la Justice.
- 15 Id. des Travaux Publics.
- 14 Hôtel de la cour des comptes.
- 15 Id. de la Monnaie.
- 16 Id. du Gouvernement provincial, à Anvers.
- 17 Id. id. Bruxelles.
- 18 Id. id. Bruges.
- 19 Id. id. Gand.
- 20 Id. id. Mons.
- 21 Id. id. Hasselt.
- 22 Id. id. Namur.
- 23 Id. occupé par la haute cour militaire et la direction de l'enregistrement, rue Notre-Dame-aux-Neiges.
- 24 Id. occupé par le conseil des mines, la direction des contributions directes, etc., rue de la Montagne.
- 25 Observatoire royal.
- 26 Temple des Augustins.
- 27 Monument de Waterloo.
- 28 Hôtel Engler.
- 29 Id. d'Aubremé.
- 30 Id. Hauman.

ANNEXE B**ART. 40. PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.***Note sur le projet de réorganisation du corps des ponts et chaussées.***Composition actuelle du corps des ponts et chaussées.**

D'après l'arrêté organique du 29 août 1831, modifié par les arrêtés des 26 mai et 24 juillet 1837, le corps des ponts et chaussées devait se composer de la manière suivante, savoir :

- 1 Inspecteur général chef du corps ;
- 3 Inspecteurs divisionnaires ;
- 14 Ingénieurs en chef, dont 8 de 1^{re} classe et 6 de 2^e classe ;
- 42 Ingénieurs ordinaires, dont 12 de 1^{re} classe, 12 de 2^e et 18 de 3^e classe ;
- 15 Sous-ingénieurs ;
- 100 Conducteurs dont 15 de 1^{re} classe, 55 de 2^e classe et 50 de 3^e classe ;
- 20 Aspirants conducteurs.

Mais d'assez nombreuses promotions ayant été faites à l'occasion de l'exécution ou de l'achèvement de grands travaux publics, ce cadre a été dépassé et en y comprenant les fonctionnaires détachés aux départements ministériels, au chemin de fer, à l'école du génie civil, ainsi que les fonctionnaires en disponibilité ou en congé et remplissant des fonctions auprès de Gouvernements étrangers ou de compagnies particulières, on trouve que le corps des ponts et chaussées se compose en réalité de la manière suivante :

- 1 inspecteur général chef du corps ;
- 4 inspecteurs divisionnaires ;
- 16 ingénieurs en chef, dont 7 de 1^{re} classe et 9 de 2^e classe ;
- 47 ingénieurs ordinaires, dont 11 de 1^{re} classe, 19 de 2^e et 17 de 3^e classe ;
- 25 sous-ingénieurs.
- 147 conducteurs, dont 54 de 1^{re} classe, 54 de 2^e et 59 de 3^e classe ;
- 7 aspirants conducteurs ;

Et il est à remarquer que si ces chiffres comprennent à la vérité les ingénieurs et conducteurs adjoints qui, depuis plusieurs années déjà, se trouvent assimilés de fait aux membres du corps, ils ne comprennent pas les ingénieurs et conducteurs mécaniciens, spécialement attachés au service du chemin de fer, non plus qu'un assez grand nombre de surveillants classés, commissionnés ou temporaires qui remplissent généralement les fonctions de conducteurs ou de commis de bureau.

La révision du cadre des ponts et chaussées est donc indispensable. Mais pour opérer la réforme avec sagesse et sans nuire au bien du service, il fallait étudier attentivement le mécanisme de l'administration. C'est à quoi je me suis particulièrement attaché. Les considérations suivantes résument le résultat de cette étude :

1. *Hierarchie et attributions.*

Dans l'ordre actuel des choses, l'inspecteur général chef du corps correspond à la fois avec le Ministre, les inspecteurs et les ingénieurs en chef;

Les inspecteurs divisionnaires, avec le Ministre, l'inspecteur général et les ingénieurs en chef;

Ces derniers, avec les gouverneurs de province, le Ministre, l'inspecteur général et les inspecteurs divisionnaires.

Il y a là évidemment une grande complication dans le rouage administratif, complication qui, sans donner aucune garantie de plus de l'examen sérieux des affaires, en retarde singulièrement la conclusion.

Considérés individuellement, l'inspecteur général et les trois inspecteurs divisionnaires exercent évidemment par leur grade et leur position comme chefs de service, une grande prépondérance sur le personnel des provinces; considérés collectivement comme formant le conseil des ponts et chaussées, cette prépondérance s'étend sur le Département lui-même par l'excellente raison que les chefs de division du Département ne sont généralement que des fonctionnaires civils ou d'un rang inférieur dans les ponts et chaussées et dont l'influence personnelle ne peut pas toujours lutter contre celle d'une corporation.

La conséquence naturelle de cet état de choses, c'est que le Ministre doit examiner par lui-même toutes les affaires ressortissant aux ponts et chaussées ou accepter sans discussion, toutes les conclusions du conseil.

Cet état de choses ne peut pas subsister plus longtemps.

Les fonctions de l'inspecteur général sont presque exclusivement des fonctions administratives qui forment double emploi avec celles de deux chefs de division du Département.

Ces fonctions peuvent donc être supprimées.

Mais pour rétablir l'unité administrative entre les services qui ressortissent aux ponts et chaussées, il faut nécessairement réunir la division des ponts et chaussées à la division des canaux, rivières et chemins de fer concédés. En outre, une grande analogie et des rapports nombreux existent entre le corps des ponts et chaussées et celui des mines. Il est donc rationnel de réunir cette 3^e division aux deux autres, pour ne former qu'une direction générale des ponts et chaussées et des mines au Département.

Certains avantages de cette grande modification ont déjà été signalés dans les *Développements* du projet de budget pour 1849 (pages 4 et 5). Je me bornerai donc à faire ressortir ici :

Que le directeur général ne sera plus, comme l'inspecteur général, l'homme du corps des ponts et chaussées, mais bien l'homme du Ministre, le chef de l'administration appelée à examiner en dernier ressort les propositions émanant du corps ;

Que dans cette haute position il se trouvera naturellement plus enclin à discuter les affaires d'une manière approfondie et ne saurait plus être le simple écho du conseil ou des inspecteurs.

Mais pour rendre cette discussion, cet examen plus sérieux, plus efficaces,

il faut encore adjoindre au Département des hommes techniques, des hommes du corps qui examineront les affaires au point de vue de l'art de l'ingénieur.

Le nouveau projet d'organisation suppose, en conséquence, l'adjonction au Département d'un inspecteur, d'un ingénieur en chef et d'un ingénieur ordinaire formant, sous la présidence du directeur-général, soit un comité permanent consultatif, soit, en le complétant par deux ingénieurs en chef de province, à désigner chaque fois par le Ministre, le conseil des ponts et chaussées.

L'inspecteur, et au besoin l'ingénieur en chef, auront d'ailleurs à faire toutes les tournées prescrites par le Ministre.

Le contrôle des inspecteurs divisionnaires formant double emploi avec celui exercé par le Département, les trois inspections divisionnaires pourront être supprimées.

La mise en vigueur de ce nouveau système aura principalement pour résultat :

De centraliser au Département l'examen de toutes les affaires ;

De dégager de tout intermédiaire les relations des ingénieurs en chef avec le Département ;

De rendre ainsi plus énergique et plus prompte l'action de l'administration centrale sur les agents en province ;

De supprimer des fonctions en réalité très-peu importantes par la nature des attributions, et cependant largement rétribuées ;

De réduire notablement le budget.

Il est en outre à observer :

Que l'institution des inspecteurs divisionnaires, qui nous vient de la France, peut jusqu'à un certain point se justifier dans ce pays, à cause de la grande étendue du territoire, mais que ce motif n'est pas valable chez nous.

Sous l'ancien Gouvernement, un seul inspecteur était chargé du service des provinces méridionales qui forment aujourd'hui la Belgique. Jusqu'en 1837, ce même inspecteur a pu suffire à toutes les exigences du service, malgré les grands travaux dont il était spécialement chargé.

Aujourd'hui que le chemin de fer permet de se transporter si rapidement d'un point à un autre du pays, un seul inspecteur doit donc être plus que jamais suffisant. Il pourra d'ailleurs être soulagé au besoin par l'ingénieur en chef, secrétaire du conseil.

II. *Suppression des services spéciaux.*

La formation de services spéciaux avait été singulièrement exagérée pendant ces dernières années et l'on était venu au point de ne pas entamer des études ou des travaux d'une certaine importance, sans y attacher un personnel spécial.

Ce système avait, entre autres inconvénients, celui de distraire du service ordinaire des fonctionnaires qui pouvaient y rendre d'utiles services et d'arriver ainsi forcément à une extension continuelle du cadre du personnel.

Les services spéciaux, déjà notablement réduits par mon prédécesseur, comprennent encore aujourd'hui :

- 1^o Les chemins de fer concédés occupant :
- | |
|--|
| 2 ingénieurs en chef de 2 ^e classe. |
| 3 id. ordinaires 2 ^e id. |
| 1 id. id. 3 ^e id. |
| 1 sous-ingénieur. |
| 1 conducteur de 1 ^{re} classe. |
| 2 id. 2 ^e id. |
| 4 id. 3 ^e id. |
| 1 aspirant-conducteur. |
- 2^o Les bâtiments civils occupant :
- | |
|--|
| 1 ingénieur en chef de 1 ^{re} classe. |
| 1 id. ordinaire 3 ^e id. |
| 1 conducteur de 2 ^e classe. |
| 1 aspirant-conducteur. |
- 3^o { Le canal de la Campine
Le canal latéral à la Meuse
La Meuse limbourgeoise
- | |
|--|
| 1 ingénieur en chef de 1 ^{re} classe. |
| 1 id. ordinaire 2 ^e id. |
| 1 id. id. 3 ^e id. |
| 7 conducteurs de 2 ^e classe. |
| 4 id. 3 ^e id. |
| 1 id. mécanicien. |

Ces services se trouveront complètement supprimés par la nouvelle organisation, les travaux qui en font l'objet étant ou sur le point d'être terminés, ou d'une faible importance et pouvant être d'ailleurs très-convenablement placés dans les attributions des ingénieurs en chef, directeurs de provinces.

III. *Disjonction des ponts et chaussées et du chemin de fer de l'État.*

D'après la nouvelle organisation, les travaux de parachèvement et d'entretien du chemin de fer en exploitation ne rentrent plus dans les attributions du corps des ponts et chaussées.

Cette disjonction qui existait déjà de fait depuis longtemps, devait être maintenue, parce qu'il est de la plus haute importance de laisser à la direction de l'exploitation le soin exclusif et la responsabilité de travaux dont la prompte et convenable exécution intéresse souvent la sécurité publique.

La même distinction existe d'ailleurs à l'administration centrale du Département, où les affaires relatives aux ponts et chaussées et au chemin de fer, sont traitées dans deux directions séparées et complètement indépendantes l'une de l'autre.

IV. *Réunion des ingénieurs et conducteurs adjoints.*

La nouvelle organisation consacre la réunion pure et simple des ingénieurs et conducteurs auxiliaires autres que les ingénieurs et conducteurs mécaniciens, aux membres du corps des ponts et chaussées. Seulement ils ne prendront rang

dans chaque classe, qu'à la suite des titulaires actuels, sans avoir égard à la date de leur nomination.

Cette réunion qui avait lieu de fait depuis plusieurs années, par l'assimilation la plus complète de grade, de traitement et de fonctions, n'exigeait plus qu'une régularisation qu'il serait souverainement injuste de refuser.

V. *Classification du personnel.*

L'arrêté organique de 1831 ne mentionnait que la position d'activité pour les membres du corps.

L'arrêté royal du 26 mai 1837 créa la position de disponibilité, mais dans un but évidemment disciplinaire à en juger par la faible quotité du traitement qui y est affecté.

Il y avait là une lacune à remplir.

D'après le nouveau projet d'organisation, le cadre du personnel des ingénieurs et conducteurs effectifs et adjoints est divisé en trois sections, savoir :

Section d'activité;

Section de disponibilité;

Section de non-activité.

La dernière comprend les fonctionnaires ou employés suspendus de leurs fonctions pour des motifs graves;

La 2^e comprend :

1^o Les fonctionnaires attachés à des service publics en dehors des attributions des ponts et chaussées, et qui, bien qu'en activité, doivent nécessairement être considérés comme disponibles par rapport au corps;

2^o Les fonctionnaires qui seraient en congé, sur leur demande, pour être attachés à des entreprises particulières ou à des Gouvernements étrangers;

5^o Les membres du corps qui ne pourraient être compris dans le cadre d'activité ou qui se trouveraient momentanément dans l'impossibilité de remplir leurs fonctions;

Enfin, la 1^{re} comprend les fonctionnaires et employés attachés au Département, ou composant le personnel des ponts et chaussées dans les provinces.

VI. *Composition des cadres.*

Activité. D'après les considérations développées aux §§ I et II, le cadre d'activité ne doit plus comprendre qu'un seul inspecteur, l'inspection générale et les inspections divisionnaires étant supprimées.

Quant aux ingénieurs en chef, les services spéciaux étant supprimés, leur nombre doit évidemment être réduit à 10, dont 9 pour les provinces et 1 pour le Département.

Pour les ingénieurs ordinaires il eût peut-être été désirable d'en fixer le nombre à 41, afin d'en avoir un pour chaque arrondissement administratif. Mais indépendamment du surcroît de dépense qui en serait résulté, l'insignifiance de quelques-uns de ces arrondissements sous le rapport des Travaux Publics, permet facilement d'en confier plusieurs à un même ingénieur. Leur

nombre a été en conséquence réduit à 32, dont un à attacher au Département.

Les sous-ingénieurs sortant de l'école du génie ne pouvant naturellement pas posséder les connaissances administratives nécessaires à l'ingénieur d'arrondissement, le nouveau règlement ne les admet à remplir ces fonctions qu'après un stage de 5 ans chez un ingénieur en chef.

Le nombre de ces fonctionnaires a été réduit à 12.

Enfin, les conducteurs effectifs ou adjoints sont aujourd'hui au nombre de 154, y compris 7 aspirants. Mais de ce nombre, il faut retrancher 32 fonctionnaires remplissant d'autres fonctions, en congé ou en disponibilité, en sorte que le cadre d'activité ne comprend réellement que 122 conducteurs. A la vérité, ainsi que je l'ai dit plus haut, beaucoup de surveillants remplissent ces fonctions et leur position devra être régularisée.

C'est ce qui a engagé à porter le chiffre de l'effectif d'activité à 135, et il eût été à désirer, pour le bien du service, que le budget eût permis de dépasser encore ce nombre.

L'état n° 1 donne la composition projetée pour le cadre d'activité ainsi que la dépense normale qui en résultera.

Disponibilité. Les tableaux ci-annexés sous les n°s 2 et 2^{bis} donnent la composition complète du cadre de disponibilité, d'après la nouvelle organisation.

Non activité. Le tableau n° 3 est relatif au cadre de non activité qui ne comprend qu'un seul fonctionnaire.

VII. Traitements, frais de bureau et de déplacements.

Les états n° 1 et 2 indiquent suffisamment le tarif qui a été adopté pour le règlement des traitements et des indemnités.

En ce qui concerne les traitements fixes, ils ont été maintenus au taux actuel, excepté pour les ingénieurs de 5^e classe et les conducteurs de 5^e classe.

Pour les premiers qui ne jouissaient que d'un traitement de 2,400 francs, précisément égal à celui des conducteurs de 1^{re} classe placés à deux grades en dessous dans l'échelle hiérarchique, la nécessité et la convenance d'une augmentation étaient évidentes et réclamées depuis longtemps. En différer plus longtemps l'application, c'eût été, à mes yeux, ajourner la réparation d'une injustice.

Pour les seconds dont le traitement est extrêmement faible, une légère augmentation était non moins indispensable.

On a donc majoré de 200 francs le traitement des ingénieurs de 5^e classe, et de 100 francs celui des conducteurs de 5^e classe, augmentation insuffisante à coup sûr, mais qui stimulera néanmoins ces fonctionnaires, en leur donnant la preuve que le Gouvernement songe à améliorer leur position, même dans les circonstances difficiles où le placent les événements politiques.

Je n'hésite pas à dire qu'il eût été, selon moi, très-désirable d'augmenter légèrement les traitements des ingénieurs de tous les grades, et j'ai beaucoup incliné à les élever :

Pour les ingénieurs en chef de 1^{re} classe, de 6,300 francs, traitement actuel, à 6,500 francs;

Pour les ingénieurs en chef de 2^e classe, de 5,200 à 5,500 francs ;

Pour les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe, de 3,800 à 4,000 francs ;

Id. de 2^e classe, de 3,200 à 3,500 francs ;

Id. de 3^e classe, de 2,600 à 3,000 francs.

Mais, bien qu'il n'en résulterait pour tout le service des ingénieurs, d'après les cadres de la nouvelle organisation, qu'une augmentation de dépense de 12,700 francs, les besoins du moment et la nécessité de réaliser toutes les économies possibles, m'ont fait reculer devant cette mesure et en renvoyer l'application à des temps meilleurs.

Quant aux indemnités pour frais de bureaux et de déplacements, elles ont été réduites au strict nécessaire et mises en rapport avec les fonctions, sans avoir égard à la différence de classe pour chaque grade.

Le système d'indemnités a d'ailleurs été étendu aux conducteurs de toutes classes qui, astreints à des déplacements continuels, se voyaient obligés jusqu'à présent de consacrer une partie de leur traitement à couvrir des frais de route ou à négliger leur service, lorsque les besoins de leur famille ne leur permettaient pas de faire ce sacrifice.

VIII. *Personnel subalterne.*

La catégorie d'employés subalternes des ponts et chaussées, connue sous les dénominations de surveillants principaux, classés, commissionnés ou temporaires, est supprimée. Ces employés seront autant que possible, et suivant leurs capacités, incorporés parmi les conducteurs ou les employés de bureau proprement dits.

Indépendamment des garde-ponts à bascules, pontonniers, éclusiers, etc., formant le personnel subalterne proprement dit, l'organisation nouvelle comprendra des employés attachés spécialement aux bureaux des ingénieurs et portant les titres de

Chefs de bureau ;

1^{er} commis,

2^e commis,

3^e commis,

4^e commis,

Messagers.

Dans la formation du cadre d'activité de ces employés, on a eu en vue :

1^o De pouvoir donner à chaque ingénieur en chef, directeur de province, un chef de bureau ou 1^{er} commis chargé de ces fonctions, à poste fixe, ne s'occupant que de la partie administrative, conservant la tradition des affaires, etc. ;

2^o D'éviter que de bons conducteurs soient distraits du service actif pour remplir ces fonctions ;

3^o De graduer le traitement de chaque classe et d'avoir un assez grand nombre de classes, afin de stimuler le zèle par l'espoir d'un avancement possible et avantageux ;

4^o De donner une certaine considération à ces employés tant par leur mode

de recrutement parmi les élèves de l'école du génie civil, que par la faveur de pouvoir arriver au grade de conducteur ;

5° De donner à chaque ingénieur en chef un *messenger* ou *garçon de bureau titré*, afin d'éviter autant que possible, que des employés commissionnés soient encore à l'avenir chargés de cette besogne, et que réciproquement des messagers ou garçons de bureau soient confondus sous le rapport du titre et des émoluments, avec des employés capables et rendant d'utiles services sur les travaux et dans le bureau ;

6° Enfin de mettre les traitements des nouveaux emplois en harmonie avec ceux dont jouissaient les anciens employés auxquels on les confère, afin d'éviter l'influence toujours désorganisatrice de réductions non motivées sur des émoluments déjà peu élevés.

ÉTAT N° 1. — *Cadre d'activité.*

GRADES.	ÉMOLUMENTS PAR GRADE.				NOMBRE de TITULAIRES	SOMMES.	TOTAUX PAR SERVICE
	TRAITEMENT	FRAIS de BUREAU	FRAIS de DEPLACEMENT.	TOTAL			
<i>Service du Département.</i>							
Inspecteur.....	8,400	»	1,300	9,900	1	9,900	22,400
Ingénieur en chef.....	3,200	»	1,200	6,400	1	6,400	
Ingénieur ordinaire.....	2,600	»	900	3,500	1	3,500	
Conducteur.....	2,400	»	200	2,600	1	2,600	
<i>Service des provinces.</i>							
Ingénieurs en chef, 1 ^{re} classe..	6,500	800	1,200	8,500	3	41,500	509,200
Id. 2 ^e id.	5,200	800	1,200	7,200	4	28,800	
Ingénieurs ordinaires, 1 ^{re} id.	3,800	400	900	5,100	8	40,800	
Id. 2 ^e id.	3,200	400	900	4,500	10	45,000	
Id. 3 ^e id.	2,600	400	900	3,900	13	50,700	
Sous-ingénieurs.....	2,000	»	»	2,000	12	24,000	
Conducteurs, 1 ^{re} classe..	2,400	»	200	2,600	24	62,400	
Id. 2 ^e id.	2,000	»	200	2,200	43	99,000	
Id. 3 ^e id.	1,600	»	200	1,800	65	117,000	
							509,200
Total général pour le cadre d'activité..... fr.							531,600

ÉTAT N° 2. — *Cadre de disponibilité.***Avec traitement.**

GRADES.	TRAITEMENT		NOMBRE DE titulaires.	SOMMES.	TOTAUX PAR SERVICE.
	d'activité.	DE disponibilité.			
<i>1^o Fonctionnaires hors cadre.</i>					
Inspecteurs.....	8,400	5,600 00	2	14,200 00	
Ingénieurs en chef, 2 ^e classe.....	5,200	5,466 67	2	5,200 00	
Ingénieurs ordinaires, 1 ^{re} classe.....	3,800	2,533 33	4	10,133 32	
Ingénieurs ordinaires, 3 ^e classe.....	2,400	1,600 00	2	3,200 00	
Sous-ingénieurs.....	2,000	1,333 33	2	2,666 66	
Conducteurs, 1 ^{re} classe.....	2,400	1,600 00	2	3,200 00	
Conducteurs, 2 ^e classe.....	2,000	1,333 33	3	6,666 66	
Conducteurs, 3 ^e classe.....	1,500	1,000 00	2	2,000 00	
					44,266 64
<i>2^o Fonctionnaires détachés à l'école de Gand.</i>					
Ingénieur ordinaire, 1 ^{re} classe.....	3,800	»	1	3,800 00	
Sous-ingénieurs.....	2,000	»	2	4,000 00	
Conducteurs.....	1,500	»	3	4,500 00	
					12,300 00

ÉTAT N° 2^{bis}. — *Cadre de disponibilité.***Sans traitement.**

GRADES.	TRAITEMENT		NOMBRE DE titulaires.	SOMMES.	TOTAUX PAR SERVICE.
	d'activité.	DE disponibilité.			
1 ^o Fonctionnaires détachés aux Départements Ministériels.					
Ingénieurs en chef de 2 ^e classe.....	"	"	2	"	"
Conducteur de 1 ^{re} classe.....	"	"	1	"	"
2 ^o Fonctionnaires attachés au chemin de fer de l'Etat.					
Inspecteur.....	"	"	1	"	"
Ingénieur ordinaire de 1 ^{re} classe.....	"	"	1	"	"
Id. 2 ^e id.	"	"	2	"	"
Id. 3 ^e id.	"	"	3	"	"
Conducteurs de 1 ^{re} id.	"	"	6	"	"
Id. 2 ^e id.	"	"	8	"	"
Id. 3 ^e id.	"	"	1	"	"
3 ^o Fonctionnaires en congé.					
Ingénieur en chef de 2 ^e classe.....	"	"	1	"	"
Ingénieur ordinaire de 1 ^{re} id.	"	"	1	"	"
Id. 2 ^e id.	"	"	1	"	"
Id. 3 ^e id.	"	"	3	"	"
Sous-ingénieurs.....	"	"	2	"	"
Conducteurs de 1 ^{re} classe.....	"	"	1	"	"
Id. 2 ^e id.	"	"	8	"	"
Id. 3 ^e id.	"	"	4	"	"

ÉTAT N° 3. — *Cadre de non-activité.*

GRADES.	TRAITEMENT		NOMBRE DE titulaires.	SOMMES.	TOTAUX PAR SERVICE.
	d'activité.	DE disponibilité.			
Ingénieur de 2 ^e classe.....	"	"	1	"	"

Tableau comparatif du cadre des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, en 1831, 1837 et 1849.

PÉRIODES COMPARÉES.	INSPECTEUR GÉNÉRAL.	INSPECTEUR.	INGÉNIEUR en chef.			INGÉNIEUR ordinaire.				SOUS-INGÉNIEUR.	CONDUCTEUR.					Observations.
			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	ASPIRANT CONDUCTEUR	TOTAL.	
Cadre de 1831 ..	1	1	6	4	10	12	8	"	20	10	10	53	53	"	80	Arrêté organique du 29 août 1831.
Id. 1837 ..	1	3	8	6	14	12	12	18	42	13	13	53	50	20	120	Arrêtés organiques des 29 août 1831, 26 mai et 24 juillet 1837.
Id. 1849 ..	"	1	5	5	10	8	10	14	32	12	23	43	65	"	133	Arrêté organique projeté.

ANNEXE C.

ART. 40. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSEES.

Tableau du personnel du corps des ponts et chaussées, avec indication des grades, services, résidences, traitements, frais de bureau et indemnités de déplacement. (Arrêté du 17 février 1849.)

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENTE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	PAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	PAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
INSPECTION GÉNÉRALE.								
Noël.....	Inspecteur général.....	Bruxelles.....	12,000	6,000	18,000	12,000	2,540	14,540
Desmarais.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	Id.	5,200	1,200	4,400	5,200	400	5,600
Stevens.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Id.	2,400	250	2,650	2,400	"	2,400
INSPECTION DE LA 1 ^{re} DIVISION.								
Willmar.....	Inspecteur.....	Bruxelles.....	8,400	5,000	13,400	8,400	1,920	10,320
Pinsard.....	Conducteur de 1 ^{re} classe. .	Id.	2,400	500	2,700	2,400	"	2,400
INSPECTION DE LA 2 ^e DIVISION.								
Gernaert.....	Inspecteur.....	Mons.....	8,400	5,208	13,608	8,400	1,824	10,224
INSPECTION DE LA 3 ^e DIVISION.								
De Moor.....	Inspecteur.....	Bruxelles.....	8,400	5,000	13,400	8,400	1,872	10,272
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.								
1 ^{re} DIVISION.								
Delahaye.....	Ingénieur en chef, 2 ^e classe.	Namur.....	5,200	4,800	10,000	5,200	1,900	7,100
Spaak.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	Charleroy....	5,200	1,864	5,064	5,200	1,250	4,450
Labye.....	Sous-ingénieur adjoint.....	Liège.....	2,000	600	2,600	2,000	766	2,766
Van Ringh.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Charleroy....	2,400	770	3,170	2,400	"	2,400
Rogier.....	Id. 2 ^e id. ...	Frasnes.....	2,000	438	2,438	2,000	"	2,000
Goedert.....	Id. 3 ^e id. ...	Huy.....	438	150	588	1,500	"	1,500
D'Huart.....	Conducteur adjoint de 3 ^e cl.	Seilles.....	1,500	510	2,010	1,500	"	1,500

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENTE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
2 ^e DIVISION.								
Desart.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl.	Bruxelles.....	5,200	4,800	10,000	5,200	1,816	7,016
D'Elhougne.....	Ingénieur adjoint de 2 ^e cl.	Lens.....	5,200	1,825	5,025	5,200	1,250	4,450
Cogniou.....	Ingénieur de 5 ^e classe....	Bruxelles.....	2,400	1,550	3,950	2,400	548	2,948
Toeffaert.....	Conducteur de 5 ^e classe...	Ath.....	1,500	660	2,160	1,500	"	1,500
Van der Elst.....	Aspirant conducteur adjoint	Thuin.....	1,000	460	1,460	1,000	"	1,000
3 ^e DIVISION.								
Dandelin.....	Ingénieur de 2 ^e classe....	Bruxelles.....	5,200	1,825	5,025	5,200	680	5,880
Balbeur.....	Conducteur de 2 ^e classe....	La Hulpe.....	2,000	800	2,800	2,000	"	2,000
Tielemans.....	Id. 3 ^e id.	Louvain.....	1,500	413	1,913	1,500	"	1,500
PROVINCE D'ANVERS.								
De Dobbeleer.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl..	Anvers.....	5,200	2,015	7,215	5,200	1,800	7,000
Lebens.....	Ingénieur de 2 ^e classe....	Id.	2,155	800	2,955	5,200	1,250	4,450
Goddyn.....	Id. 5 ^e id.	Malines.....	2,400	1,500	5,700	2,400	1,086	5,486
Crépin.....	Sous-ingénieur.....	Anvers.....	2,000	1,100	5,100	2,000	1,150	5,150
Dedier.....	Id.....	Id.	2,000	900	2,900	2,000	750	2,750
Engels.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Id.	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Gerardi.....	Id. id.	Id.	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Scheepers.....	Id. 2 ^e id.	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Colpaert.....	Id. id.	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Heymans.....	Id. 5 ^e id.	Id.	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Waeghemans.....	Id. id.	Turnhout....	1,500	158	1,658	1,500	"	1,500
PROVINCE DE BRABANT.								
Groetaers.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl..	Bruxelles.....	6,500	4,507	10,607	6,500	1,800	8,400
O'Sullivan.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	Id.	5,800	1,459	5,259	5,800	1,054	4,854
Masson.....	Id. 2 ^e id.	Id.	5,200	5,549	6,549	5,200	1,466	4,666
Carez, M.....	Id. id.	Id.	5,200	1,200	4,400	5,200	1,122	4,522
Carez, Eug.....	Ingénieur adjoint de 3 ^e cl..	Id.	2,167	1,845	4,010	2,400	1,522	5,922
Penant.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Id.	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Courtois.....	Id. 2 ^e id.	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Nef.....	Id. id.	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENT.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	PRIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT	PRIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
Renaud	Conducteur de 2 ^e classe...	Bruxelles.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Mallet.....	Id. id. ...	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Delgotat.....	Id. id. ...	Malines.....	2,000	530	2,530	2,000	"	2,000
Petit.....	Id. id. ...	Pont-à-Celle ..	2,000	150	2,150	2,000	110	2,110
Detby.....	Id. id. ...	Bruxelles.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Petitjean.....	Id. id. ...	Id.	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Crets.....	Id. id. ...	Wavre.....	2,000	100	2,100	2,000	"	2,000
Morreau.....	Id. 3 ^e id. ...	Bruxelles.....	1,500	64	1,564	1,500	"	1,500
Vanvreekom.....	Id. id. ...	Id.	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Ricaille.....	Id. id. ...	Gembloux.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Besmes.....	Id. id. ...	Bruxelles.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Vicmejean.....	Id. id. ...	Id.	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Gerardot de Sermoise	Ingénieur en chef de 2 ^e cl..	Bruges.....	5,200	5,026	10,226	5,200	1,800	7,000
Forret	Ingénieur de 2 ^e classe.....	Id.	5,200	2,536	5,736	5,200	1,450	4,650
Van Meus	Ingénieur adjoint de 2 ^e cl..	Id.	2,667	1,200	3,867	5,200	1,160	4,560
Declercq	Ingénieur de 5 ^e classe.....	Id.	2,400	1,614	4,014	2,400	1,350	5,750
Laurensius.....	Sous-ingénieur.....	Ypres.....	2,000	1,000	3,000	2,000	939	2,939
Bernard.....	Id.	Slykens.....	2,000	1,049	5,049	2,000	934	2,934
Petit.....	Id.	Bruges.....	2,000	600	2,600	2,000	622	2,622
Declercq	Conducteur de 1 ^{re} classe..	Slykens.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Van Praet.....	Id. id. ...	Bruges.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Pillement.....	Id. id. ...	Id.	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Jonckheere.....	Id. id. ...	Id.	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Kempynck.....	Id. 2 ^e id. ...	Nieuport.....	2,000	100	2,100	2,000	"	2,000
De Aguilar.....	Id. id. ...	Courtray.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Defawe.....	Id. id. ...	Id.	2,000	200	2,200	2,000	"	2,000
Sérésia.....	Id. id. ...	Bruges.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

Wollers.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	Gand.....	6,300	2,500	8,800	6,500	1,800	8,100
Lemmen	Ingénieur de 1 ^{re} classe...	Termonde....	5,800	1,500	5,100	5,800	1,250	5,050
De Perro.....	Id. 2 ^e id.	Gand.....	5,200	75	5,275	5,200	"	5,200
Colson.....	Sous-ingénieur.....	Nevele.....	2,000	1,127	5,127	2,000	1,064	3,064
Lamal.....	Id.	Gand.....	2,000	865	2,865	2,000	878	2,878

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENTE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENTS	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
Debruyen	Sous-ingénieur.....	Gand.....	2,000	609	2,609	2,000	224	2,224
De Rudder.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Id.....	5,050	"	5,050	5,050	"	5,050
Garnier	Id. id. ...	Audenaerde...	2,400	200	2,600	2,400	"	2,400
Diegerick.....	Id. id. ...	Gand.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Taquet.....	Id. id. ...	Nevele.....	2,155	200	2,555	2,400	"	2,400
Wellen	Id. 2 ^e id. ...	Ninove.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Maes.....	Id. id. ...	St-Nicolas....	2,000	13	2,013	2,000	"	2,000
Cambier.....	Id. 5 ^e id. ...	Gand.....	1,500	100	1,600	1,500	"	1,500
Segers	Id. id. ...	Id.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Bekaert.....	Id. id. ...	Audenaerde...	1,710	130	1,860	1,710	"	1,710
Gevaert.....	Id. id. ...	Gand.....	1,500	150	1,650	1,500	"	1,500
De Posch.....	Aspirant conducteur.....	Moerkerke....	1,000	150	1,150	1,000	"	1,000
Hanus.....	Id.....	Gand.....	1,000	150	1,150	1,000	"	1,000

PROVINCE DE HAINAUT.

Wellens.....	Ingénieur de 1 ^{re} cl. faisant fonctions d'ing. en chef.	Mons.....	4,500	2,605	7,015	4,500	1,800	6,500
Pumière.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	Tournay.....	5,800	1,800	5,600	5,800	1,550	5,130
Gombert	Id. 5 ^e id.	Mons.....	2,400	1,200	5,600	2,400	1,250	5,650
Vanderheyden	Id. id.	Id.....	2,400	1,185	5,585	2,400	750	5,150
Andries, J.....	Sous-ingénieur.....	Charleroy....	2,000	1,250	5,250	2,000	1,150	5,150
Vanschoubroeck....	Id.....	Mons.....	2,000	539	2,539	2,000	548	2,548
Huriau.....	Sous-ingénieur adjoint....	Id.....	2,000	650	2,650	2,000	592	2,592
Heindryckx.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Roucourt....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Gronlard, H.....	Id. id. ...	Charleroy....	2,400	"	2,400	2,400	216	2,616
Herouet.....	Id. id. ...	Soignies.....	2,400	180	2,580	2,400	"	2,400
Lefèvre.....	Id. id. ...	Tournay.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Canivet.....	Id. id. ...	Fayt.....	2,400	600	5,000	2,400	"	2,400
Piérard.....	Id. 2 ^e id. ...	Lessines.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Gilly.....	Id. id. ...	Leuze.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Thomas.....	Id. id. ...	Mons.....	2,000	107	2,107	2,000	"	2,000
Descamps.....	Id. id. ...	Herbières....	2,500	"	2,500	2,500	"	2,500
Méthioli.....	Id. id. ...	Mons.....	1,667	"	1,667	2,000	"	2,000
Michaux.....	Id. 5 ^e id. ...	Charleroy....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Dewinter.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Giroux.....	Id. id. ...	Mons.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Lallement.....	Id. id. ...	Chimay.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENT.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
Misonne.....	Conducteur de 3 ^e classe ...	Fleurus	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Gronlard.....	Aspirant conducteur.....	Charleroy	1,000	100	1,100	1,000	"	1,000
PROVINCE DE LIÈGE.								
Guillery.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl..	Liège	5,200	5,198	10,598	5,200	2,537	7,737
Halkin.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe.....	Id.....	5,800	1,500	5,100	5,800	1,230	5,030
Hanquet.....	Id. 2 ^e id.	Crivegnée	5,200	1,200	4,400	5,200	1,230	4,430
Rousseau.....	Ingénieur adjoint de 3 ^e cl..	Liège.....	2,167	1,450	5,617	2,400	500	2,900
Morelle.....	Sous-ingénieur.....	Id.....	2,000	800	2,800	2,000	810	2,810
Gille.....	Conducteur de 3 ^e classe...	Id.....	2,400	1,000	5,400	2,400	"	2,400
De Spineto.....	Id. id.	Id.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Schorn.....	Id. id.	Id.....	2,400	100	2,500	2,400	"	2,400
Dupont.....	Id. 2 ^e id.	Cheratte.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Debefve.....	Id. 3 ^e id.	Liège	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Cordier.....	Id. id.	Verviers .. .	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Baré.....	Id. id.	Liège.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Daubresse.....	Id. id.	Namur.....	1,500	150	1,650	1,500	"	1,500
Monami.....	Id. id.	Stavelot.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Courtois.....	Id. id.	Liège.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Goffin.....	Id. id.	Id.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Rosseels.....	Aspirant conducteur.....	Seraing.....	1,000	150	1,150	1,000	"	1,000
PROVINCE DE LIMBOURG.								
Magis.....	Ingénieur de 1 ^{re} cl. faisant fonctions d'ing. en chef.	Hasselt.....	4,325	2,816	7,141	4,500	1,800	6,300
De Permentier	Sous-ingénieur.....	Id.....	2,000	1,000	5,000	2,000	1,062	5,062
Crespelle.....	Sous-ingénieur.....	Tongres.....	2,000	600	2,600	2,000	740	2,740
Jaminé.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Hasselt.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Decreeft.....	Id. 2 ^e id.	St-Trond.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Traets.....	Id. 3 ^e id.	Hechteren	1,500	150	1,650	1,500	"	1,500
Lejeune.....	Id. id.	Stockheim.....	1,500	150	1,650	1,500	"	1,500
Declercq.....	Id. id.	Tongres.....	1,500	280	1,780	1,500	59	1,559
Theunens.....	Id. id.	Hasselt.....	1,500	100	1,600	1,500	"	1,500
PROVINCE DE LUXEMBOURG.								
Dutreaux.....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl..	Arlon.....	5,200	2,500	7,700	5,200	1,800	7,000
Cordonnier.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	Bastogne.....	5,200	1,400	4,600	5,200	1,280	4,480

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENTE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	PRIN DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	PRIN DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
Leclerc.....	Sous-ingénieur.....	Arlon.....	2,000	1,000	3,000	2,000	1,150	3,150
Lambert.....	Id.....	Marche.....	2,000	800	2,800	2,000	1,050	3,050
Lamury.....	Conducteur de 2 ^e classe...	Habay.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Tronet, Jaq.....	Id. id. ...	Arlon.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Bassing.....	Id. id. ...	Id.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Jacques.....	Id. 3 ^e id. ...	Marche.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Maciejonski.....	Id. id. ...	St-Pierre.....	1,500	200	1,700	1,500	"	1,500
Schamis.....	Id. id. ...	Arlon.....	1,500	19	1,519	1,500	"	1,500
Besseling.....	Id. id. ...	Bastogne.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Tronet, G.....	Id. id. ...	Arlon.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Joannés.....	Aspirant conducteur.....	Herbeumont..	1,000	"	1,000	1,000	"	1,000

PROVINCE DE NAMUR.

Godin.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	Namur.....	6,500	2,205	8,505	6,500	1,800	8,100
Dejaer.....	Ingénieur de 2 ^e classe....	Id.....	3,200	1,547	4,747	3,200	"	3,200
Dumon.....	Id.....	Ciney.....	3,200	1,200	4,400	3,200	1,250	4,450
Wincq.....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	Namur.....	2,400	"	2,400	2,400	"	2,400
Beckers.....	Id id. ...	Andennes.....	2,400	150	2,550	2,400	"	2,400
Fontaine.....	Id. 2 ^e id. ...	Namur.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Delahaye.....	Id. id. ...	Id.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Bombeke.....	Id. id. ...	Philippeville..	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Braibant.....	Id. id. ...	Namur.....	2,000	150	2,150	2,000	"	2,000
Delhaise.....	Id. id. ...	Fosses.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
De Grény.....	Id. id. ...	Namur.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Adam.....	Id. 3 ^e id. ...	Ciney.....	1,500	150	1,650	1,500	"	1,500
Poppe.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	"	1,500	1,500	28	1,528
Despreetz.....	Id. id. ...	Namur.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500
Hetten.....	Id. id. ...	Ciney.....	1,500	"	1,500	1,500	55	1,555
Didier.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	191	1,691	1,500	50	1,550
Dispaux.....	Id. id. ...	Namur.....	1,500	"	1,500	1,500	"	1,500

SERVICE DES BATIMENTS CIVILS.

Roget.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	Bruxelles....	6,500	3,215	11,515	6,500	1,900	8,200
Bodet.....	Ingénieur de 5 ^e classe....	Id.....	2,400	"	2,400	2,400	408	2,808
Crocq.....	Conducteur de 2 ^e classe....	Id.....	2,000	"	2,000	2,000	"	2,000
Alexandre.....	Aspirant conducteur.....	Id.....	1,000	100	1,100	1,000	"	1,000

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENTE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
ÉCOLE DU GÉNIE CIVIL, A GAND.								
Manilius.....	Ingénieur de 1 ^{re} classe.....	Gand	5,800	»	5,800	5,800	»	5,800
Boudin.....	Sous-ingénieur.....	Id.....	2,000	»	2,000	2,000	»	2,000
Andries, Ch.....	Id.....	Id.....	2,000	»	2,000	2,000	»	2,000
Geswein.....	Conducteur de 3 ^e classe...	Id.....	1,300	»	1,300	1,300	»	1,300
Guillery, Ch.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	»	1,500	1,500	»	1,500
Guillery, Th.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	»	1,500	1,500	»	1,500
SERVICES SPÉCIAUX.								
1 ^o CANAL DE LA CAMPINE; 2 ^o CANAL LATÉRAL A LA MEUSE ; 3 ^o MEUSE LIMBOURGEOISE.								
Kümmer.....	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	Hocht.....	5,200	5,522	10,722	5,200	2,244	7,444
1 ^o CANNAL DE LA CAMPINE.								
Piérard (a).....	Ingénieur adjoint de 3 ^e cl..	Gheel.....	2,167	1,400	3,567	2,400	1,130	3,530
Deltour.....	Conducteur adjoint de 2 ^e cl.	Id.....	2,000	230	2,230	2,000	»	2,000
Wybauw (a).....	Id. 5 ^e id.	Id.....	1,300	270	1,770	1,500	»	1,500
Vergauwen.....	Id. id...	Raevels.....	1,500	360	1,860	1,500	»	1,500
2 ^o CANAL LATÉRAL A LA MEUSE.								
Hombotte.....	Ingénieur de 2 ^e classe.....	Liège.....	3,200	2,402	5,602	5,200	1,530	4,730
Silvais.....	Conducteur de 2 ^e classe...	Id.....	2,000	500	2,500	2,000	»	2,000
Criquelion.....	Id. id. ...	Id.....	2,000	375	2,375	2,000	»	2,000
Stiénon.....	Id. id. ...	Id.....	2,000	375	2,375	2,000	»	2,000
Descamps.....	Id. id. ...	Id.....	1,667	270	1,937	2,000	»	2,000
Keelhoff (a).....	Id. id. ...	Id.....	1,667	180	1,847	2,000	»	2,000
Lumen.....	Id. 3 ^e id. ...	Id.....	1,500	560	1,860	1,500	»	1,500
Claes.....	Id. id. ...	Id.....	1,500	270	1,770	1,500	»	1,500
Prisse (b).....	Conducteur mécanicien de 3 ^e classe.	Id.....	500	»	500	1,500	»	1,500
3 ^o MEUSE LIMBOURGEOISE.								
Simonis.....	Conducteur de 2 ^e classe...	Reckheim.....	1,667	150	1,817	2,000	»	2,000

(a) Les sieurs Piérard, Wybauw et Keelhoff sont détachés au Département de l'Intérieur pour les travaux agricoles à exécuter dans la Campine.

(b) En congé jusqu'au 1^{er} septembre 1847.

NOMS.	GRADES.	RÉSIDENCE.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1848.		
			TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.	TRAITEMENT.	FRAIS DE BUREAU ET DE DÉPLACEMENT.	TOTAL.
DISPONIBILITÉ A DEMI-SOLDE.								
Guioth (a).....	Ingénieur en chef de 2 ^e cl..	Ixelles	3,200	1,983	7,183	3,939	900	4,839
Maes de Zutter (a)...	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	Tongres.....	3,800	1,200	5,000	2,879	600	3,479
Poncelet (b).....	Conducteur de 3 ^e classe....	Bruxelles.....	1,300	»	1,300	1,378	»	1,578
FONCTIONNAIRES DÉMISSIONNÉS, EN CONGÉ, RETRAITÉS OU DÉCÉDÉS EN 1847 ET 1848.								
Maurice, Philippe (c)	Ingénieur en chef de 1 ^{re} cl.	»	6,300	83	6,383	5,773	»	5,773
Harpignies (d).....	Ingénieur de 1 ^{re} classe....	»	3,800	1,500	5,100	317	»	317
Belpaire (e).....	Id. 2 ^e id.	»	3,200	1,599	4,799	3,200	600	3,800
Colart (f).....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	»	2,133	»	2,133	2,400	»	2,400
Dandelin, L. (g)....	Conducteur adjoint de 1 ^{re} cl.	»	700	273	973	»	»	»
Rousseau (h).....	Conducteur de 1 ^{re} classe...	»	1,400	468	1,868	»	»	»
Bonhomme (i).....	Id. 2 ^e id. ...	»	2,000	»	2,000	1,000	»	1,000
Wilwerth (k).....	Id. 3 ^e id. ...	»	1,500	733	2,233	623	»	623
			489,158	148,232	637,370	483,233	78,284	563,537

(a) Demi-solde le 1^{er} juillet 1848.(b) Demi-solde le 1^{er} novembre 1848.(c) Pensionné le 1^{er} décembre 1848.

(d) Décédé le 9 janvier 1848.

(e) Déplacé le 1^{er} janvier 1849.

(f) Décédé en janvier 1849.

(g) Congé illimité le 13 avril 1847.

(h) Id. le 1^{er} août 1847.(i) Pensionné le 1^{er} juillet 1848.

(k) Décédé le 13 mai 1848.

ANNEXE D.

ART. 43 A 47. — PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

*Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer de l'Etat,
tel qu'il existait en 1848 et tel qu'il est proposé pour 1849.*

DÉPENSES EFFECTUÉS EN 1848.

POSITIONS ACTUELLES.

GRADES.	NOMBRE DE TITULAIRES.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	INDEMNITÉS.	TOTAL.	Observations.
1848. DIRECTION. — ART. 1^{er} DU BUDGET.					
Directeur.....	1	12,000 00	1,550 00	13,550 00	
Ingénieur en chef mécanicien de 1 ^{re} classe....	1	10,000 00	1,400 00	11,400 00	
Id. id. 2 ^e id.....	1	5,200 00	1,400 00	6,600 00	
Ingénieurs des ponts et chaussées de 3 ^e classe..	2	4,800 00	1,200 00	6,000 00	
Conducteur id. 1 ^{re} id...	1	2,400 00	"	2,400 00	
Id. id. 2 ^e id...	1	2,000 00	400 00	2,400 00	
Id. id. 3 ^e id...	1	1,750 00	200 00	1,950 00	
Inspecteurs.....	2	12,000 00	2,800 00	14,800 00	
Contrôleurs de 2 ^e classe.....	3	10,500 00	2,600 00	13,100 00	
Id. 3 ^e id.....	1	3,000 00	400 00	3,400 00	
Géomètre.....	1	3,000 00	800 00	3,800 00	
Chefs de bureau de 1 ^{re} classe.....	3	14,000 00	400 00	14,400 00	
Id. 2 ^e id.....	3	7,800 00	"	7,800 00	
Vérificateurs.....	4	9,800 00	3,150 00	12,950 00	
1 ^{ers} commis.....	12	24,182 40	"	24,182 40	
2 ^{es} id.....	56	46,468 75	"	46,468 75	
3 ^{es} id.....	22	20,820 00	"	20,820 00	
Commis adjoints.....	12	5,120 00	"	5,120 00	
Surveillants de 2 ^e classe.....	1	1,500 00	"	1,500 00	
Id. 3 ^e id.....	1	1,200 00	"	1,200 00	
Dessinateurs de 1 ^{re} id.....	1	2,000 00	"	2,000 00	
Id. 2 ^e id.....	2	3,000 00	"	3,000 00	
Id. 3 ^e id.....	3	3,600 00	"	3,600 00	
Surnuméraires.....	10	"	1,750 00	1,750 00	
Facteurs de 2 ^e classe.....	1	1,200 00	"	1,200 00	
Peseurs.....	1	900 00	"	900 00	
Messagers.....	14	10,845 00	"	10,845 00	
Huissiers.....	1	1,200 00	"	1,200 00	
Garçons de bureau.....	5	2,229 00	"	2,229 00	
Concierge.....	1	900 00	"	900 00	
Totaux..... fr.		223,415 15	17,850 00	241,265 15	

PROJET DE BUDGET POUR 1849.

POSITIONS NOUVELLES.						
GRADES.	NOMBRE DE titulaires.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	FRAIS DE ROUTE.	INDEMNITÉS A TITRE PERSONNEL.	TOTAL.	Observations.
1849. DIRECTION. — ART. 43 DU BUDGET.						
Directeur général.....	1	12,000 00	5,000 00	"	15,000 00	
Chef du secrétariat.....	1	3,800 00	800 00	"	4,600 00	
Chefs de division.....	5	15,000 00	5,000 00	2,000 00	20,000 00	
Chefs de bureau de 1 ^{re} classe.....	2	7,600 00	"	"	7,600 00	
Id. 2 ^e id.....	5	16,000 00	"	"	16,000 00	
Id. 3 ^e id.....	4	10,400 00	"	"	10,400 00	
Architecte.....	1	5,800 00	800 00	"	4,600 00	
Géomètre.....	1	5,200 00	800 00	"	4,000 00	
Ingénieur de 3 ^e classe.....	1	2,600 00	600 00	"	5,200 00	
Sous-ingénieur.....	1	2,800 00	"	"	2,800 00	
Conducteurs de 1 ^{re} classe.....	5	7,700 00	"	"	7,700 00	
Contrôleurs de 2 ^e id.....	1	5,200 00	800 00	"	4,000 00	
Vérificateurs de 1 ^{re} id.....	1	3,200 00	800 00	"	4,000 00	
Id. 2 ^e id.....	3	7,800 00	1,800 00	"	9,600 00	
Commis de 1 ^{re} classe.....	17	30,600 00	"	1,400 00	32,000 00	
Id. 2 ^e id.....	9	15,300 00	"	"	13,500 00	
Id. 3 ^e id.....	31	56,560 00	"	"	56,560 00	
Id. adjoints.....	"	8,400 00	"	"	8,400 00	
Gens de service.....	"	16,020 00	"	"	16,020 00	
Totaux..... fr.		203,880 00	12,400 00	5,400 00	219,680 00	

DÉPENSES EFFECTUÉES EN 1848.

POSITIONS ACTUELLES.

GRADES.	NOMBRE DE TITULAIRES.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	INDEMNITÉS.	TOTAL.	Observations.
1848. ROUTES. — ART. 2 DU BUDGET.					
Ingénieur de 1 ^{re} classe.....	1	5,200 00	1,200 00	6,400 00	
Id. 2 ^e id.....	2	7,600 00	2,000 00	9,600 00	
Id. 5 ^e id.....	2	4,800 00	1,800 00	6,600 00	
Sous-ingénieurs.....	2	4,000 00	800 00	4,800 00	
Ingénieur civil.....	1	1,200 00	"	1,200 00	
Conducteurs de 1 ^{re} classe.....	6	15,000 00	2,250 00	15,250 00	
Id. 2 ^e id.....	5	10,400 00	1,600 00	12,000 00	
Id. 3 ^e id.....	2	1,750 00	400 00	2,150 00	
Architectes de 1 ^{re} classe.....	2	9,655 70	1,500 00	11,155 70	
Id. 2 ^e id.....	2	6,400 00	"	6,400 00	
Chef de bureau de 1 ^{re} classe.....	1	4,000 00	"	4,000 00	
1 ^{ers} commis.....	2	5,800 00	"	5,800 00	
2 ^{es} id.....	4	5,400 00	"	5,400 00	
3 ^{es} id.....	8	7,740 00	"	7,740 00	
Commis adjoints.....	2	1,020 00	"	1,020 00	
Surveillants principaux.....	6	12,000 00	2,400 00	15,000 00	
Id. 1 ^{re} classe.....	15	22,800 00	1,500 00	24,500 00	
Id. 2 ^e id.....	22	31,875 00	"	31,875 00	
Id. 5 ^e id.....	25	29,215 00	"	29,215 00	
Expéditionnaire.....	1	1,500 00	"	1,500 00	
Dessinateurs de 2 ^e classe.....	4	6,000 00	"	6,000 00	
Id. 5 ^e id.....	8	9,477 50	"	9,477 50	
Huissier.....	1	900 00	"	900 00	
Messager.....	1	325 00	"	325 00	
Totaux..... fr.		200,836 20	15,450 00	216,286 20	

PROJET DE BUDGET POUR 1849.

POSITIONS NOUVELLES.						
GRADES.	NOMBRE DE titulaires.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	FRAIS DE ROUTE.	INDEMNITÉS A TITRE PERSONNEL.	TOTAL.	Observations.
1849. ROUTES. — ART. 44 DU BUDGET.						
Inspecteur. — Ingénieur en chef de 2 ^e classe. — Entretien et parachèvement des routes et ouvrages d'art. — Détaché au Département.	1	5,200 00	1,000 00	»	6,200 00	
Ingénieur, chef de service.....	1	5,800 00	800 00	»	4,600 00	
Id. id.....	2	5,800 00	1,600 00	»	7,400 00	
Sous-chefs de service.....	6	18,900 00	»	»	18,900 00	
Chefs de section de 1 ^{re} classe.....	10	28,000 00	»	»	28,000 00	
Id. 2 ^e id.....	4	9,600 00	»	»	9,600 00	
Surveillants de 1 ^{re} classe.....	9	16,200 00	»	»	16,200 90	
Id. 2 ^e id.....	11	16,500 00	»	»	16,500 00	
Id. 3 ^e id.....	11	15,200 00	»	»	15,200 00	
Id. adjoint.....	1	900 00	»	»	900 00	
Commis de 1 ^{re} classe.....	1	1,800 00	»	600 00	2,400 00	
Id. 1 ^{re} id.....	2	5,600 00	»	»	5,600 90	
Id. 2 ^e id.....	5	7,500 00	»	»	7,500 00	
Id. 3 ^e id.....	5	5,600 00	»	»	5,600 00	
Id. adjoints.....	2	1,800 00	»	»	1,800 00	
Id. id.....	1	900 00	»	100 00	1,000 00	
Totaux..... fr.		157,500 00	3,400 00	700 00	141,400 00	

DÉPENSES EFFECTUÉES EN 1848.

POSITIONS ACTUELLES.

GRADES.	NOMBRE DE TITULAIRES.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	INDENNITÉS.	TOTAL.	Observations.
1848. LOCOMOTION. — ART. 3 DU BUDGET.					
Ingénieur en chef	1	527 78	»	527 78	
Id. de 1 ^{re} classe	2	7,600 00	2,400 00	10,000 00	
Id. 2 ^e id	2	4,600 00	1,200 00	5,800 00	
Id. 3 ^e id	5	7,200 00	2,500 00	9,500 00	
Sous-ingénieur	1	2,000 00	400 00	2,400 00	
Conducteurs de 2 ^e classe	4	8,000 00	1,200 00	9,200 00	
Id. 3 ^e id	4	5,422 68	800 00	6,222 68	
Conservateur du matériel	1	5,000 00	»	5,000 00	
Chefs des ateliers	1	6,000 00	»	6,000 00	
2 ^{es} commis	6	7,200 00	»	7,200 00	
3 ^{es} id	5	4,780 00	»	4,780 00	
Commis adjoint	1	600 00	»	600 00	
Surveillants principaux	2	4,200 00	»	4,200 00	
Id. 1 ^{re} classe	5	9,000 00	»	9,000 00	
Id. 2 ^e id	2	3,000 00	»	3,000 00	
Id. 3 ^e id	6	6,000 00	»	6,000 00	
Dessinateurs de 3 ^e classe	1	1,200 00	»	1,200 00	
Surnuméraires	2	»	450 00	450 00	
Garçons de bureau	1	780 00	»	780 00	
Portiers	2	1,140 00	»	1,140 00	
Totaux fr.		82,280 46	8,750 00	91,000 46	

PROJET DE BUDGET POUR 1849.

POSITIONS NOUVELLES.						
GRADES.	SOMME DE Utilitaires.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	FRAIS DE ROUTE.	INDEMNITÉS À TITRE PERSONNEL.	TOTAL.	Observations.
1849. LOCOMOTION. — Art. 45 du Budget.						
Inspecteur en chef. — Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe. — Matériel de la locomotion. — Détaché au Département.....	1	10,000 00	1,300 00	"	11,300 00	
Ingénieur de 1 ^{re} classe, chef de service.....	3	11,400 00	2,400 00	"	13,800 00	
Id. 3 ^e id., id.....	1	2,900 00	800 00	"	3,700 00	
Id. 3 ^e id.....	3	7,800 00	1,800 00	"	9,600 00	
Chefs d'atelier.....	1	3,800 00	800 00	"	4,600 00	
Conservateur du matériel.....	1	5,000 00	"	"	5,000 00	
Ingénieurs mécaniciens de 3 ^e classe.....	2	5,200 00	600 00	"	5,800 00	
Sous-Ingénieurs.....	6	12,000 00	1,800 00	"	13,800 00	
Chefs de section.....	5	7,200 00	"	"	7,200 00	
Chef de bureau de 3 ^e classe, détaché au Département.....	1	2,600 00	"	"	2,600 00	
Commis de 1 ^{re} classe.....	1	1,800 00	"	"	1,800 00	
Id. 2 ^e id.....	4	6,000 00	"	"	6,000 00	
Id. 3 ^e id.....	6	6,800 00	"	"	6,800 00	
Id. adjoints.....	4	3,500 00	"	"	3,500 00	
Surveillants de 1 ^{re} classe.....	5	9,000 00	"	"	9,000 00	
Id. 2 ^e id.....	3	4,500 00	"	"	4,500 00	
Id. 3 ^e id.....	2	2,400 00	"	"	2,400 00	
Totaux..... fr.		99,700 00	9,700 00	"	109,400 00	

DÉPENSES EFFECTUÉES EN 1848.

POSITIONS ACTUELLES.

GRADES.	NOMBRE DE TITULAIRES.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	INDEMNITÉS.	TOTAL.	Observations.
---------	-----------------------------	-----------------------------------	-------------	--------	---------------

1848.

TRANSPORTS. — ART. 4 DU BUDGET.

Contrôleurs de 2 ^e classe.....	2	6,700 00	2,400 00	9,100 00	
Id. 5 ^e id.....	1	5,250 00	1,200 00	4,450 00	
Chefs de station de 1 ^{re} classe.....	5	8,400 00	"	8,400 00	
Id. 2 ^e id.....	6	14,800 00	"	14,800 00	
Id. 5 ^e id.....	8	16,800 00	"	16,800 00	
Sous-chefs de station de 1 ^{re} classe.....	10	18,000 00	"	18,000 00	
Id. 2 ^e id.....	9	15,500 00	"	15,500 00	
Id. 5 ^e id.....	4	4,850 00	"	4,850 00	
Conducteur de 2 ^e classe.....	1	2,000 00	"	2,000 00	
Commis de 1 ^{re} classe.....	19	28,218 11			
Id. 2 ^e id.....	79	98,050 03	1,524 00	172,579 07	
Id. 5 ^e id.....	46	44,806 91			
Id. adjoints.....	17	10,200 00	"	10,200 00	
Surveillants principaux.....	1	2,100 00	"	2,100 00	
Id. 1 ^{re} classe.....	2	5,600 00	"	5,600 00	
Id. 2 ^e id.....	5	4,500 00	"	4,500 00	
Id. 5 ^e id.....	5	4,600 00	200 00	4,800 00	
Surnuméraires.....	"	"	5,975 00	5,975 00	
Dessinateur de 5 ^e classe.....	1	1,200 00	"	1,200 00	
Chefs de convoi.....	2	4,000 00	800 00	4,800 00	
Chefs gardes.....	10	18,720 00	400 00	19,120 00	
Gardes de 1 ^{re} classe.....	28	42,147 57			
Id. 2 ^e id.....	51	68,280 00	4,450 00	207,157 57	
Id. 5 ^e id.....	54	65,180 00			
Id. à l'essai.....	52	29,100 00			
Facteurs de 1 ^{re} classe.....	7	9,000 00	"	9,000 00	
Id. 2 ^e id.....	19	17,560 00	"	17,560 00	
Id. 5 ^e id.....	10	10,800 00	"	10,800 00	
Id. à l'essai.....	7	6,400 00	"	6,400 00	
Officiers de police.....	11	12,200 00	200 00	12,400 00	
Adjoints de police.....	17	16,200 00	"	16,200 00	
Peseurs.....	16	14,760 00	"	14,760 00	
Id. à l'essai.....	1	900 00	"	900 00	
Messagers.....	4	2,085 00	"	2,085 00	
Portiers.....	17	12,065 33	"	12,065 33	
Garçons de Bureau.....	7	2,520 00	"	2,520 00	
Totaux..... fr.		615,270 97	14,949 00	630,219 97	

PROJET DE BUDGET POUR 1849.

POSITIONS NOUVELLES.						
GRADES.	NOYBRE DE titulaires.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	FRAIS DE ROUTE.	INDEMNITÉS A TITRE PERSONNEL.	TOTAL.	Observations.
1849. TRANSPORTS. — ART. 46 DU BUDGET.						
Inspecteur des transports et des recettes, détaché au Département.....	1	6,000 00	1,000 00	»	7,000 00	
Contrôleur de 1 ^{re} classe.....	1	5,800 00	800 00	»	4,600 00	
Id. 2 ^e id.....	5	9,600 00	2,400 00	»	12,000 00	
Stations de 1 ^{re} classe.....	4	15,200 00	»	»	15,200 00	
Id. 2 ^e id.....	5	15,000 00	»	»	15,000 00	
Id. 3 ^e id.....	6	16,200 00	»	»	16,200 00	
Id. 4 ^e id.....	4	9,600 00	»	»	9,600 00	
Id. 5 ^e id.....	17	56,400 00	»	»	56,400 00	
Id. 6 ^e id.....	4	7,200 00	»	»	7,200 00	
Id. 7 ^e id.....	12	18,000 00	»	»	18,000 00	
Id. 8 ^e id.....	5	5,500 00	»	»	5,500 00	
Commis chefs.....	4	8,000 00	»	100 00	8,100 00	
Commis de 1 ^{re} classe.....	4	7,200 00	»	»	7,200 00	
Id. 2 ^e id.....	28	42,000 00	»	»	42,000 00	
Id. 3 ^e id.....	52	62,400 00	»	»	62,400 00	
Id. adjoints.....	57	29,940 00	»	»	29,940 00	
Facteurs de 1 ^{re} classe.....	7	10,740 00	»	»	10,740 00	
Id. 2 ^e id.....	9	10,800 00	»	»	10,800 00	
Id. adjoints.....	12	12,080 00	»	»	12,080 00	
Officiers de police.....	8	9,600 00	»	»	9,600 00	
Adjoints de police.....	11	10,560 00	»	»	10,560 00	
Chefs de convoi.....	2	4,800 00	»	»	4,800 00	
Sous-chefs de convoi.....	1	2,200 00	»	»	2,200 00	
Chefs gardes de 1 ^{re} classe.....	15	27,600 00	»	»	27,600 00	
Id. 2 ^e id.....	22	55,720 00	»	»	55,720 00	
Gardes de 1 ^{re} classe.....	41	55,000 00	»	»	55,000 00	
Id. 2 ^e id.....	55	64,800 00	»	»	64,800 00	
Id. à l'essai.....	28	24,900 00	»	»	24,900 00	
Gens de service.....	»	28,790 00	»	»	28,790 00	
Totaux..... fr.		585,150 00	4,200 00	100 00	587,450 00	

DÉPENSES EFFECTUÉES EN 1848.

POSITIONS ACTUELLES.

GRADES.	MONTANT DU TRAITEMENT FIXE.	INDEMNITÉS.	TOTAL.	Observations.
---------	-----------------------------------	-------------	--------	---------------

1848.

RÉCAPITULATION.

Direction.....	225,415 15	17,850 00	241,265 15	Cette somme comprend les traitements des employés du bureau de vérifications des recettes qui ne figurent pas au budget de 1849.
Routes.....	200,856 20	15,450 00	216,286 20	
Locomotion.....	82,250 46	8,750 00	91,000 46	
Transports.....	615,270 97	14,949 00	630,219 97	
Primes d'encouragement.....	»	»	140,000 00	
Totaux..... fr	1,121,772 78	56,999 00	1,518,771 78	

PROJET DE BUDGET POUR 1849.

POSITIONS NOUVELLES.					
GRADES.	MONTANT DE TRAITEMENT FIXE.	FRAIS DE ROUTE.	INDEMNITÉS A TITRE PERSONNEL.	TOTAL.	Observations.
1849. RÉCAPITULATION.					
Direction.....	203,880	12,400	3,400	219,680	
Routes.....	157,500	5,400	700	141,400	
Locomotion.....	99,700	9,700	"	109,400	
Transports.....	585,150	4,200	100	587,450	
Primes d'encouragement.....	"	"	"	140,000	
Totaux..... fr.	1,024,010	29,700	4,200	1,197,910	

ANNEXE E.

ART. 43 A 47. — PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Cadre de disponibilité pour 1849.

GRADES.	NOMBRE DE titulaires.	MONTANT DU TRAITEMENT DE disponibilité.	TOTAUX.	Observations.
DIRECTION. — Art. 43 du budget.				
Chef de bureau.....	1	2,155	12,049	
Commis de 1 ^{re} classe.....	4	4,566		
Id. 2 ^e id.....	1	1,750		
Id. 5 ^e id.....	5	2,400		
Surveillant de 1 ^{re} classe.....	1	1,200		
ROUTES. — Art. 44 du budget.				
Commis de 1 ^{re} classe.....	1	1,554	15,300	
Id. 2 ^e id.....	1	1,000		
Id. 5 ^e id.....	2	1,600		
Surveillants de 1 ^{re} classe.....	1	900		
Id. 2 ^e id.....	2	2,000		
Id. 5 ^e id.....	9	7,200		
Id. adjoints.....	2	1,266		
LOCOMOTION. — Art. 45 du budget.				
Surveillant de 5 ^e classe.....	1	800	800	
TRANSPORTS. — Art. 46 du budget.				
1 ^{ers} commis.....	4	5,600	46,750	
2 ^{es} id.....	7	7,000		
5 ^{es} id.....	8	6,400		
Commis adjoints.....	10	6,570		
Surveillant de 2 ^e classe.....	1	1,000		
Id. 5 ^e id.....	2	1,600		
Facteurs de 1 ^{re} classe.....	2	2,000		
Id. 2 ^e id.....	5	2,400		
Id. 5 ^e id.....	1	400		
Gardes convois.....	8	7,480		
Id. à l'essai.....	5	2,040		
Officiers de police.....	2	1,600		
Adjoints de police.....	5	1,920		
Facteurs adjoints.....	"	720		
			46,750	
Total général..... fr.			74,870	

ANNEXE F¹.

ART. 61. — PERSONNEL DES POSTES.

Tableau de la situation du personnel des postes, au 1^{er} novembre 1848.

	TRAITEMENTS		TOTAUX.
	FIXES.	SUPPLÉMENTAIRES et PERSONNELS.	
Inspecteur général et directeurs	55,500	5,000	58,500
Contrôleurs	52,700	1,100	53,800
Percepteurs	177,000	6,000	183,000
Commis et adjoints commis	148,600	2,000	150,600
Distributeurs	25,200	700	25,900
Facteurs	161,680	"	161,680
Facteurs ruraux	561,960	"	561,960
Boitiers	1,920	"	1,920
Indemnités des employés attachés au service des postes sur le chemin de fer	8,640	"	8,640
Frais de remplacement de facteurs et indemnités pour travail extraordinaire	14,000	"	14,000
TOTAUX	985,200	14,800	1,000,000

ANNEXE F².POSTES. — *Inspecteur général et directeurs.*

	TRAITEMENTS		TOTAUX.
	FIXES.	SUPPLÉMENTAIRES et PERSONNELS.	
Inspecteur général	9,000	5,000	12,000
Directeurs. — Province d'Anvers	7,000	2,000	9,000
Id. id. de Brabant	7,000	"	7,000
Id. id. de la Flandre occidentale	5,500	"	5,500
Id. id. de la Flandre orientale	7,000	"	7,000
Id. id. de Hainaut	5,000	"	5,000
Id. id. de Liège	5,000	"	5,000
Id. id. de Limbourg	"	"	(a) "
Id. id. de Luxembourg	5,500	"	5,500
Id. id. de Namur	4,500	"	4,500
TOTAUX	53,500	5,000	58,500

(a) La direction du Limbourg est provisoirement réunie à celle de la province d'Anvers.

ANNEXE F³.POSTES. — *Contrôleurs.*

RÉSIDENCES.	TRAITEMENTS		TOTAUX.
	FIXES.	SUPPLÉMENTAIRES et PERSONNELS.	
Anvers	3,300	»	3,300
Bruxelles.....	3,000	600	3,600
Bruges.....	3,000	»	3,000
Gand.....	2,700	»	2,700
Mons.....	3,000	»	3,000
Liège.....	3,300	»	3,300
Hasselt.....	3,300	300	3,600
Arlon.....	3,000	»	3,000
Namur.....	2,700	»	2,700
Mons. — Service des postes sur le chemin de fer du Midi.....	2,700	»	2,700
Liège. — Id. id. de l'Est.....	2,700	»	2,700
TOTAUX.....	52,700	1,400	53,800

ANNEXE F⁴.POSTES. — *Personnel.*

DÉNOMINATION DES EMPLOYÉS.	NOMBRE.	TRAITEMENTS		TOTAUX.
		FIXES.	SUPPLÉMENTAIRES et PERSONNELS.	
Percepteurs	134	177,000	6,000	183,000
Commis et adjoints commis	109	148,600	2,000	150,600
Distributeurs	29	11,600	700	12,300
Boitiers.....	22	1,920	»	1,920
Facteurs	262	161,680	»	161,680
Facteurs ruraux.....	642	361,960	»	361,960
TOTAL.....				871,260

N. B. Les états détaillés de ce personnel seront déposés sur le bureau.

ANNEXE F⁵.

POSTES. — *Indemnités accordées aux fonctionnaires et employés attachés au service des postes sur le chemin de fer et les paquebots à vapeur.*

SERVICES.	GRADES.	MONTANT DE L'INDEMNITÉ.	TOTAL PAR SERVICE.
LIGNE DE L'OUEST.....	1 commis de 4 ^e classe.	360	1,440
	1 adjoint commis de 2 ^e classe . . .	360	
	1 id. de 2 ^e id.	360	
	1 surnuméraire	360	
LIGNE DU MIDI.....	1 contrôleur	360	2,880
	1 commis de 3 ^e classe.	360	
	1 id. de 4 ^e id.	360	
	1 adjoint commis de 1 ^{re} classe. . .	360	
	1 id. de 2 ^e id.	360	
	1 id. de 2 ^e id.	360	
	1 surnuméraire	360	
	1 candidat facteur	360	
LIGNE DE L'EST.....	1 contrôleur	360	1,800
	1 commis de 4 ^e classe.	360	
	1 adjoint commis de 1 ^{re} classe. . .	360	
	1 id. de 1 ^{re} id.	360	
	1 surnuméraire	360	
LIGNE DE GAND A OSTENDE...	1 commis de 4 ^e classe.	360	720
	1 adjoint commis de 1 ^{re} classe. . .	360	
PAQUEBOTS A VAPEUR..... (Ostende à Douvres.)	1 surnuméraire	900	1,800
	1 id.	900	
Total.			8,640

ANNEXE G.**ART. 62. — MATÉRIEL.**

Etat des dépenses effectuées, pendant les années 1847 et 1848, pour frais de missions relatives au service des postes.

PARTIES INTÉRESSÉES.	EXERCICE 1847.	EXERCICE 1848.
L'inspecteur général et les employés attachés à l'inspection générale.	3,775 75	2,759 69
Le contrôleur des postes de la province d'Anvers.	835 40	623 94
Id. de Brabant	796 30	1,103 90
Id. de la Flandre occident.	752 60	793 60
Id. de la Flandre orientale.	896 60	798 40
Id. de Hainaut	1,048 00	1,034 00
Id. de Liège	778 36	698 90
Id. de Limbourg	837 00	642 00
Id. de Luxembourg.	832 00	676 00
Id. de Namur.	1,050 00	690 00
Indemnités de déplacement à des fonctionnaires et employés divers.	3,042 15	2,660 20
	14,643 16	12,480 63

N. B. Il restera encore à imputer, sur l'exercice 1848, des comptes des frais de route et de séjour qui ne sont pas parvenus à l'administration.

ANNEXE H.

ART. 68. — SERVICE DES MINES. — *Division.*

DIVISIONS DES MINES.	DISTRICTS.	CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE.
1 ^{re} division.....	1 ^{er}	Arrondissements judiciaires de Mons et de Tournay.
	2 ^e	Id. de Charleroy.
2 ^e id.	3 ^e	Province de Namur.
	4 ^e	Id. de Luxembourg.
3 ^e id.	5 ^e	La partie des provinces de Liège et de Limbourg, située à la rive gauche de la Meuse.
	6 ^e	La partie de ces provinces, située à la rive droite de la Meuse.
	7 ^e	L'arrondissement judiciaire de Huy.
Inspection générale.	8 ^e	Les provinces d'Anvers, de Brabant et des deux Flandres.

N. B. La suppression du 7^e district (arrondissement judiciaire de Huy) aura pour résultat la réunion de ce qui se trouve sur la rive gauche au 5^e district, et de ce qui est sur la rive droite de la Meuse au 6^e district, comme cela existait pendant que le 7^e district était dépourvu du titulaire.

La suppression du 8^e district fait rentrer ce service sous l'action directe de l'inspection des mines.

ANNEXE I.

MINES. — *Nombre d'établissements au 31 décembre 1847.*

DIVISIONS DES MINES.	DISTRICTS DES MINES.	MINES DE HOUILLE.		MINES MÉTALLIQUES CONCÉDÉES.	EXPLOITATIONS LIBRES DE MINÉRAIS DE FER. — SIÈGES EN ACTIVITÉ.	USINES MINÉRALURGI- QUES.	MACHINES A VAPEUR.	Observations.
		EXPLOITÉES.	NON EXPLOITÉES.					
1 ^{re}	1 ^{er}	41	28	"	40	25	426	Quant au 6 ^e district, les relevés statistiques constatent qu'il y avait en 1847, huit usines minéralurgiques dans la province de Brabant. La surveillance des machines à vapeur dans ce district est restée à l'administration des ponts et chaussées. Enfin, en ce qui regarde les minières et carrières souterraines, il faut se référer aux rapports de l'ingénieur.
	2 ^e	71	19	2	108	112	547	
2 ^e	3 ^e	52	7	25	828	125	92	
	4 ^e	1	"	5	62	44	2	
3 ^e	5 ^e	54	11	1	"	73	412	
	6 ^e	31	14	4	124			
	7 ^e	17	9	5	154	25	25	
TOTAUX.....		227	88	40	1,296	404	1,502	

ANNEXE K.

ART. 68. — *Tableau du personnel du corps des mines.*

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT.
Devaux	Inspecteur général	12,000
Gonot	Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	6,300
Wellekens.	Ingénieur en chef de 2 ^e classe.	5,200
Gernaert.	Id.	3,800
Gautier	Id.	3,200
Delneufcour	Ingénieur de 1 ^{re} classe	3,800
Bidaut.	Id.	3,800
Mueseler.	Ingénieur de 2 ^e classe.	3,200
Dethier	Id.	3,200
Rucloux	Id.	3,200
Jochams.	Id.	3,200
Decrassier	Id.	2,400
Toilliez	Sous-ingénieur	2,400
Poncelet.	Sous-ingénieur faisant fonctions d'ingénieur. . . .	2,400
Laguesse.	Id.	2,400
Trasenster.	Id.	2,400
Barbiere.	Id.	2,400
Geoffroy.	Id.	
Dumont	Id.	»
Devaux	Id.	»
Van Scherpenzeel	Id.	2,400
Gilon	Id.	2,400
De Flandre.	Aspirant de 1 ^{re} classe	2,400
L'Hoest	Id.	2,400
Gerard.	Id.	2,400
Defize	Id.	2,400
Quoilin	Id.	2,400

NOMS.	QUALITÉS.	TRAITEMENT.
Rocour	Aspirant de 1 ^{re} classe	2,400
Beaujean.	Aspirant de 2 ^e classe.	2,000
Dupont	Id.	2,000
Dejaer.	Id.	2,000
Éloin	Id.	2,000
Ransy	Id.	2,000
Dechamps	Id.	2,000
Berehem.	Id.	2,000
Beer.	Id.	2,000
Lambert.	Id.	2,000
Flamache (Victor)	Id.	2,000
Toilliez	Id.	2,000
Flamache (Jean)	Id.	2,000
Mueseler (Gilles)	Aspirant de 3 ^e classe (en non activité).	»
Godin	Id.	1,500
Castelain	(En congé illimité.)	»
Lambert (Charles)	Aspirant de 3 ^e classe	1,500
Bougnnet	Id.	1,500
Sadin	Id.	1,500
Scarceriaux	Id.	1,500
Clément	Id.	1,500
Hamal	Id.	1,500
Fabry	Id.	1,500
Desimony	Id.	1,500
Dawance.	Id.	1,500
Gillot (Décédé).	Id.	1,500
Chaudron	Id.	1,500
Bouhy	Id.	1,500
Drion	Id.	1,500
Henin	Id.	1,500
	TOTAL.	133,000

ANNEXE L.

Détail de l'allocation de 121,600 francs portée pour le personnel des mines.(Cahier de *Développements*, page 34)

D'après le tableau du personnel (annexe K) le montant total des
traitements est de. fr. 133,000

Réductions.

1 ^o Réduction sur le traitement de l'inspecteur général.	fr.	3,000	
2 ^o Réduction d'un tiers par suite de mise en disponibilité sur les traitements ci-après :			
1 ingénieur en chef de 2 ^e classe.	fr.	5,200	
1 ingénieur en chef, faisant fonctions d'in- génieur de district.		3,800	
1 ingénieur de 2 ^e classe.		2,400	
1 conducteur de 1 ^{re} classe.		2,400	
Ensemble.	fr.	13,800	
Un tiers de réduction.		4,600	4,600
3 ^o Traitement d'un ingénieur de 1 ^{re} classe mis à la dis- position du Ministère de l'Intérieur pendant l'an- née 1849.		3,800	
A déduire du chiffre du traitement.		11,400	11,400
Reste.	fr.		121,600

Conformément aux *Développements*.

ANNEXE M.

SERVICE DES MINES. — *Comparaison entre les années 1837 et 1847.*

PROVINCES.	ANNÉES.	MINES DE HOUILLE.		MINES MÉTALLIQUES.		MACHINES A VAPEUR	
		QUANTITÉS EXTRAICTES.	NOMBRE D'OUVRIERS.	SIÈGES EN ACTIVITÉ	NOMBRE D'OUVRIERS.	NOMBRE.	FORCE.
Hainaut.....	1837	Tonneaux. 5,228,806	55,567	1,578	5,257	763	Chevaux. 22,119
Namur.....							
Luxembourg.....							
Liège.....	1847	5,604,462	48,846	1,654	7,928	1,502	58,811

N. B. Les tableaux statistiques pour l'année 1848 ne sont pas encore achevés.

Il est probable que les événements auront exercé une influence fâcheuse sur les résultats de cette année mais cet état de choses ne pourrait en tous cas être considéré que comme passager.

MINES. — *Comparaison entre les cadres de 1837 et de 1848.*

ANNEXE N.

ANNÉES.	INSPECTEUR GÉNÉRAL.	INGÉNIEURS EN CHEF.	INGÉNIEURS DE DISTRICTS.	SOUS- INGÉNIEURS.	ASPIRANTS OU CONDUCTEURS.
1837	•	3	7	6	24
1848	1	4	7	10	40
Effectif actuel.....	1	4	7	10	55
Cadres réduits.....	1	2	6	6 salariés. 5 sans traitement. 9	51

N. B. Le traitement du sous-ingénieur détaché à l'école des mines, à Liège, figure dans l'état des traitements du personnel; une correspondance est engagée pour le transférer au budget de l'Intérieur, au chapitre de l'Instruction publique.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

	Pag.
Chap. I. Administration générale	3
II. Ponts et chaussées. — Bâtiments civils. — Canaux, rivières et poldres. — Ports et côtes. — Personnel des ponts et chaussées	9
1. Ponts et chaussées	ib.
2. Bâtiments civils	17
3. Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des poldres	19
4. Ports et côtes	42
5. Personnel des ponts et chaussées	46
III. Chemin de fer	55
1. Chemin de fer en exploitation	ib.
2. Direction de la régie des chemins de fer	74
IV. Postes	75
V. Mines	81
VI. Pensions	90
VII. Secours	ib.
VIII. Dépenses imprévues	41
Articles modifiés par la section centrale	92
Récapitulation générale	ib.

ANNEXES.

A. Liste des palais, hôtels, édifices et monuments, entretenus aux frais de l'État	93
B. Note sur le projet de réorganisation du corps des ponts et chaussées	94
C. Tableau du personnel du corps des ponts et chaussées, avec indication des grades, services, résidences, traitements, frais de bureau et indemnités de déplacement	105
D. Tableau du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, tel qu'il existait en 1848 et tel qu'il est proposé pour 1849	113
E. Personnel des chemins de fer de l'État. — Cadre de disponibilité	124
F. Postes. — 1. Tableau de la situation du personnel des postes, au 1 ^{er} novembre 1848	125
" 2. Inspecteur général et directeurs	ib.
" 3. Contrôleurs	126
" 4. Personnel	ib.
" 5. Indemnités accordées aux fonctionnaires et employés attachés au service des postes sur le chemin de fer et les paquebots à vapeur	127

<i>G.</i>	État des dépenses effectuées, pendant les années 1847 et 1848, pour frais de missions relatives au service des postes.	128
<i>H.</i>	Service des mines. — Division	129
<i>I.</i>	» Nombre d'établissements au 31 décembre 1847.	<i>ib.</i>
<i>K.</i>	» Tableau du personnel du corps des mines	130
<i>L.</i>	» Tableau de l'allocation de 121,000 francs portée pour le personnel des mines	132
<i>M.</i>	» Comparaison entre les années 1837 et 1847	133
<i>N.</i>	» Comparaison entre les cadres de 1837 et de 1848	<i>ib.</i>

