

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 4 AVRIL 1849.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1849.

(Voir les N° 1 et 191 de la Chambre des Représentants, et le N° 90 du Sénat.)

MESSIEURS,

Votre Commission a cru répondre à vos désirs en s'empressant de vous présenter son rapport sur le Budget des Travaux Publics, que vous avez renvoyé à son examen dans votre séance du soir du 31 de ce mois. Elle ne s'est pas dissimulé qu'elle avait besoin de votre indulgence, en s'acquittant en si peu de temps d'une tâche aussi importante, et elle a osé espérer que vous ne la lui refuseriez pas et que vous lui tiendriez compte de son empressement.

Comprenant tout l'intérêt que comporte le Budget des Travaux Publics, votre Commission n'en a pas moins donné à son examen tous les soins qui ont dépendu d'elle, et c'est le fruit de son travail que j'ai l'honneur de vous présenter en son nom.

Le Département des Travaux Publics touche, s'il ne s'applique, à presque tous les intérêts matériels et vitaux de la prospérité nationale. L'agriculture, le commerce et l'industrie ont également recours à lui : il féconde leur activité, il multiplie et facilite leurs relations, il met leurs produits à la portée des consommateurs; il est en quelque sorte l'agent général du travail et par conséquent de la richesse publique. Toutes les branches qui y ressortissent offrent le plus grand intérêt; celles-ci par leur diversité présentent une plus grande nomenclature d'attributions diverses, et réclament un nombre plus considérable de fonctionnaires et d'employés. Aussi, sous le rapport des dépenses, c'est un des Départements qui comportent le chiffre le plus élevé. Par contre, il est un des plus importants pour la production au trésor. Accroître celle-ci, sans trop augmenter les charges du contribuable, et diminuer autant que possible les autres, sans provoquer la désorganisation dans les services publics, tel est le problème difficile à résoudre et auquel s'est appliqué l'honorable Ministre des Travaux Publics. Votre Commission, animée des mêmes sentiments, a cru bien faire de consigner ici, quand l'occasion s'en est présentée, les observations qui peuvent tendre à atteindre ce double but. Elle n'a pas cru opportun d'en faire immédiatement l'application au Budget qui vous est soumis : à l'époque où nous sommes parvenus, la chose n'eût point été possible; mais elle n'en a pas moins pensé qu'il était de son devoir d'appeler

votre attention sur quelques points qui l'ont particulièrement frappée, afin que vous puissiez à votre tour les recommander à M. le Ministre pour l'avenir.

Les dépenses du Budget s'appliquent, outre l'administration générale, à quatre branches principales : les ponts et chaussées qui comprennent les routes, les ports, canaux et rivières; puis le chemin de fer, les postes et les mines. C'est l'ordre dans lequel elles se présentent au tableau que nous allons passer en revue.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale.

ARTICLE PREMIER. Traitement du Ministre. fr. 21,000
Sans changement.

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

Ordinaire.	fr. 241,000	} 249,000
Extraordinaire.	8,000	

Ce chiffre n'était en 1848 que de. fr. 215,904

L'augmentation est de. 33,096

Mais le chiffre de 1849 comprend deux transferts :

1° Du chapitre II, art. 40, de. fr. 15,800

2° Du chapitre III, art. 43, de. 48,127

Ensemble. 61,927

Par conséquent une diminution sur 1848 de. fr. 26,834

Le premier de ces deux transferts a pour objet de créer au Département des Travaux Publics une direction générale des ponts-et-chaussées et des mines. Il comprend les traitements de l'inspecteur général et d'un employé attaché à l'inspection générale.

Le deuxième représente les traitements du personnel chargé à la direction des chemins de fer de la vérification des recettes, qui passerait à l'administration centrale.

Enfin le chiffre proposé comprend une augmentation de 10,000 fr. à répartir de la manière suivante :

1° Pour compléter le bureau de vérification des recettes. fr. 2,000

2° Pour établir le bureau de contrôle des arsenaux et magasins de Malines 2,000

Votre Commission approuve ces changements et cette augmentation de dépense, qui au fond est plutôt une économie, parce qu'ils tendent à rapprocher de l'Administration centrale des services d'une grande importance.

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

Sans changement.

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

Augmentation sur 1848. 10,254

Elle provient d'un transfert de l'art. 53 destiné aux dépenses du matériel du bureau de contrôle qui doit passer de la direction de l'exploitation du chemin de fer à l'Administration centrale.

Les mêmes motifs que nous venons d'exprimer ont fait approuver ce changement par votre Commission, qui verrait avec plaisir la centralisation au Ministère, de toute la direction de l'exploitation. Il lui semble qu'elle pourrait amener dans cette branche de service une plus grande simplification, et très-probablement, faire naître les moyens d'opérer de notables économies.

Commission des annales des travaux publics.

ART. 5. 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 »

Ces deux articles présentent une diminution de 4,900 fr. qui provient de la suppression de l'indemnité des membres de la Commission et du traitement du secrétaire, opérée en vertu de deux arrêtés royaux des 1^{er} mai et 30 juin 1848.

ART. 7. Frais de route et de séjour des membres de la Commission. fr. 600 »

ART. 8. Matériel, achat de réactif, d'appareils, etc. 1,400 »

Diminution sur 1848, 1,000 fr.

En vertu d'un 3^e arrêté du 30 juin 1848, le traitement du secrétaire de la Commission, montant à 4,000 fr. a été supprimé.

CHAPITRE II.

Ponts et chaussées.

SECTION PREMIÈRE.

En entrant dans ce chapitre, votre Commission éprouve le besoin de signaler le grand vice qui résulte souvent de la confection erronée des devis estimatifs dressés par MM. les ingénieurs; devis qui donnent lieu fréquemment à des demandes de crédits supplémentaires, dont le chiffre s'élève quelquefois plus haut que la somme principale, parce que avant l'achèvement des travaux on reconnaît tardivement que les sommes affectées sont devenues insuffisantes. Elle ne peut se dispenser non plus de vous faire observer que chacun de ses membres, en particulier, a souvent gémi du peu de surveillance que l'on exerce dans la conduite des travaux considérables qui tombent sous la direction des ingénieurs et employés des ponts et chaussées.

ART. 9. Entretien et amélioration des routes, construction de routes nouvelles, études de projets. 2,618,600 »

Sans changements.

Dans les explications fournies par le Ministère, nous voyons qu'il eût pu être fait sur ce chiffre diverses réductions montant ensemble à 83,757 francs; mais on a préféré laisser le crédit sans y rien changer, parce qu'il pourra être utilement employé à l'amélioration et à la construction de routes nouvelles, dans l'intérêt des travailleurs; d'ailleurs, par suite d'engagements antérieurs et de promesses, une grande partie de la somme est déjà absorbée. Celle qui restera disponible sera réduite de fait à environ 500,000 fr.

ART. 10. Plantation des routes. fr. 21,200 »

Les plantations le long des routes peuvent devenir avec le temps une grande ressource pour le trésor; mais pour cela il faut qu'elles soient faites avec dis-

cernement et intelligence ; il faut bien étudier le sol, et ne lui confier que des essences d'arbres qui lui conviennent ; il faut aussi au moment de la plantation soigner les fosses, y mettre de la bonne terre, et surtout n'admettre de la part des entrepreneurs que des sujets bien venus. Enfin, l'élagage est aussi de la plus haute importance. Nous croyons que, pour toutes ces précautions à prendre, les connaissances des ingénieurs ou des conducteurs, qui souvent n'appartiennent pas aux localités où ils résident, ne sont pas suffisantes. Il serait bon de s'adresser aux hommes qui ont acquis de l'expérience sur les lieux mêmes ; car dans cette partie rien ne doit être négligé si l'on veut obtenir de bons résultats.

Il y a ici une réduction de 8,800 francs, provenant de la suppression du conservateur des plantations et du traitement du garde de la pépinière de Laeken : ce dernier est compris dans l'art. 2 du personnel.

SECTION 2. — *Bâtiments civils.*

ART. 11. Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État. Ordinaire.	fr.	52,000	»
Extraordinaire.		25,000	»
		<hr/>	
	fr.	77,000	»

La diminution de 202,760 francs provient en grande partie de ce que le Budget de l'année dernière comprenait le crédit pour la construction de la salle du Sénat, qui a disparu.

SECTION 3. — *Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des Poldres.*

Canal de Gand au Sas de Gand.

ART. 12. Entretien et travaux d'amélioration.	fr.	29,348	»
Augmentation 548 francs. Elle a été justifiée.			

Les produits de ce canal décroissent d'une manière notable. En 1840, ils s'élevaient à près de 43,000 francs ; en 1847, ils n'étaient plus que de 26,447 francs.

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

ART. 13. Entretien et travaux d'amélioration.			
Ordinaire.	fr.	26,000	»
Extraordinaire.		47,000	»
		<hr/>	
		73,000	»

L'augmentation est de 25,850 francs.

Elle s'applique aux travaux ci-après :

1 ^o A l'exhaussement du percé de droite de la prise d'eau de Hocht.	fr.	7,000	»
2 ^o La moitié du pont tournant de Mechelen.		8,500	»
3 ^o La première moitié du pont tournant à Bilsen.		8,500	»
4 ^o Dépenses pour plantations.		3,000	»
		<hr/>	
	fr.	27,000	»

Les produits de ce canal diminuent également. De 1840 à 1843 ils étaient de 52 à 53,000 fr. En 1847 ils ne se sont élevés qu'à 34,195 fr., et en 1846 ils étaient de moins de 30,000 fr.

Canal de Pommerœul à Antoing.

ART. 14. Entretien et travaux d'amélioration . . . fr. 96,489 »
 Les produits du canal tendent à s'accroître. Dans les trois dernières années ils ont varié de 4 à 500,000 fr.

Sambre canalisée.

ART. 15. Entretien et travaux de dragage. . . . fr. 106,412 »
 Diminution, 1,400 fr.
 Les produits de cette rivière, depuis 1836, sont presque doublés; en 1847 ils ont été de 735,739 fr. 75 c.

Canal de Charleroy à Bruxelles.

ART. 16. Travaux d'entretien et d'amélioration.
 Ordinaire. . . . fr. 63,900 » } 81,900 »
 Extraordinaire. . . . » 18,000 » }
 Diminution fr. 25,100.
 Les produits de ce canal qui, en 1833, ne dépassaient guère 500,000 fr., se sont élevés en 1847 à la somme de 1,655,282. En 1849, ils auront à subir les conséquences de la réduction des 35 p. c. votés en dernier lieu par la législature.

Escaut.

ART. 17. Entretien et travaux d'amélioration.
 Ordinaire. . . . fr. 16,348 » } 18,648 »
 Extraordinaire » 2,300 » }
 Diminution 24,140 fr. 60 c.
 Les produits de ce fleuve sont en grands progrès; de 1840 à 1847 ils sont plus que doublés; ils se sont élevés à fr. 105,242 dans cette dernière année.

Lys.

ART. 18. Entretien et travaux d'amélioration.
 Ordinaire. . . . fr. 27,700 » } 48,200 »
 Extraordinaire » 20,500 » }
 L'augmentation de 18,900 a pour objet :
 1^o La reconstrucion d'un pont à Harlebeke. . . . fr. 7,000 »
 2^o Prolongement du radier à Vive-St.-Éloy. . . . » 4,000 »
 3^o Trois ponts de hallage » 1,100 »
 4^o Réparation à l'avant radier au pont de la Pûtrerie à Gand. 8,400 »
 fr. 20,500 »

Les produits vont quoique lentement en augmentnant; en 1847 ils ont été d'environ 70,000 fr.

Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.

ART. 19. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire	fr. 20,000	} 220,000 »
Extraordinaire	» 200,000	

Sans changement.

Votre Commission s'est émue d'un chiffre aussi élevé ; elle s'inquiète de la question de savoir combien d'années encore, il devra figurer au Budget pour que les travaux puissent être terminés.

Les produits qui avaient diminué en 1844, semblent vouloir s'accroître ; ils ont été en 1847 de 81,608 fr. 67 c.

Service de la Meuse dans la province de Limbourg.

ART. 20. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire	fr. 40,000	} 50,000 »
Extraordinaire	10,000	

Diminution 10,000 fr.

Dendre.

ART. 21. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire	fr. 10,534 56	} 25,957 84
Extraordinaire	15,423 28	

L'augmentation est de 15,287 fr. 84 c. , dont 7,257 fr. 84 c. pour travaux extraordinaires d'améliorations, d'enlèvement d'alluvions, et 8,000 fr. d'un transfert de l'art. 5. Les produits sont peu changés : ils varient de 20 à 25,000 fr.

Rupel.

ART. 22. Travaux d'amélioration et de navigation.

Extraordinaire	fr. 30,000	»
--------------------------	------------	---

Diminution 80,540 fr.

Dyle et Démer.

ART. 23. Entretien et travaux à faire pour obvier aux inondations de la Dyle et du Démer.

Ordinaire.	fr. 13,000	} 113,000 »
Extraordinaire.	100,000	

Sans changement.

La Commission désire savoir si les travaux extraordinaires entrepris par suite d'une convention avec la ville de Malines, doivent se prolonger pendant plusieurs années.

Le produit de ces rivières ne va que de 3 à 4,000 fr.

*Senne.*ART. 24. Loyer d'une maison éclusière à Vilvorde. . . . fr. 250 »
Diminution 29,200 fr.

Le crédit qui figurait en 1848, n'est pas encore dépensé ; les travaux ne seront exécutés que dans le courant de cette année.

Canal de Gand à Ostende.

ART. 25. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire	fr. 27,279	} 68,279 »
Extraordinaire	41,000	

Diminution 28,305 fr. 58 c.

De 1840 à 1847, les produits sont tombés de plus de moitié; ils n'étaient plus en 1847 que de 23,798 fr. 54 c.

Canal de Mons à Condé.

ART. 26. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire.	fr. 10,000	} 28,284 »
Extraordinaire	18,284	

Sans changement.

De 1840 à 1847 les produits ont suivi un mouvement ascensionnel; ils sont augmentés de plus de 60,000 fr.; en 1847 ils étaient de 228,484 fr.

Canal de la Campine.

ART. 27. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire.	fr. 50,530	} 63,530 »
Extraordinaire.	13,000	

Diminution 19,470 fr.

En 1825 le produit n'était pas de 2,000 fr., en 1847 il a été de 14,500.

Les travaux de défrichement que l'on se propose de faire dans la Campine, donnent à ce canal une importance relative digne de fixer l'attention du Gouvernement : votre Commission croit bien faire de recommander à M. le Ministre un canal qui doit avoir une double utilité au point de vue de la navigation, de l'écoulement et de la direction des eaux pour les irrigations.

Canal d'embranchement vers Turnhout.

ART. 28. Entretien et travaux d'amélioration.

Ordinaire.	fr. 9,000	} 16,500 »
Extraordinaire.	7,500	

Diminution fr. 15,500 »

Sur ces deux canaux on songe à faire des plantations pour une somme de 11,000 fr., non-seulement dans le but d'un produit, mais plus particulièrement encore en vue d'empêcher la cunette de chacun d'eux de se remplir du sable enlevé par le vent.

Petite Nèthe canalisée.

ART. 29. 4 ^e Annuité à payer à la province d'An-	fr. 50,000	} 69,000 »
vers.		
Entretien et travaux d'amélioration	19,000	»

L'augmentation est de 2,000 fr.; elle doit servir au renouvellement d'une partie du matériel de l'écluse de Lierre. Votre Commission désire savoir

combien de temps encore doit durer l'indemnité à payer à la province d'Anvers pour la reprise de la petite Nethe canalisée.

En 1847, le produit a été de. fr. 20,364 38

Canal de Moervaert.

ART. 30. Entretien ordinaire. 1,849 »
Diminution de 351 fr.

Le crédit correspond à la somme de l'entreprise pour l'entretien.

Cet écoulement d'eau a perdu beaucoup de son importance, et il en perdra encore davantage par suite du canal de Schipdonck et celui de Zelzaete.

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

ART. 31. Entretien. fr. 9,860 »
Sans changement.

Canal de Deynze à Schipdonck.

ART. 32. Travaux d'entretien ordinaire. fr. 2,800 »
Sans changement.

ART. 33. Frais d'études et de levées de plans, achat et réparation d'instruments. fr. 7,000 »

Il y a sur cet article une augmentation de 223 fr. et une réduction de 8,000 fr. par suite d'un transfert à l'art. 21 que nous avons expliqué.

ART. 34. Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances. fr. 20,000 »

Sans changement.

Les produits des bacs et bateaux de passage varient de 88,500 à 108,500 fr. par an ; les années 1846 et 1847 ont été les moins favorables.

ART. 35. Subside à allouer à la direction du poldre de Lillo. Extraordinaire. 1,500.

Sans changement.

4° SECTION. — *Ports et côtes.*

ART. 56. Entretien et travaux d'amélioration du port d'Ostende.

Ordinaire.	fr. 47,150 »	} 151,150 »
Extraordinaire	» 84,000 »	

Diminution 7.660.

Dans cette allocation de dépense extraordinaire figure une somme de 5,700 fr. pour la part payée jusqu'ici par la province de la Flandre occidentale pour l'arrière port des écluses de Slykens, et dont la dépense n'incombe plus à ladite province depuis la reprise du canal par l'État.

ART. 57. Entretien et travaux d'amélioration du port de Nieuport.

Ordinaire.	fr. 15,933 33	} 54,933 33
Extraordinaire	» 19,000 »	

L'augmentation de 9,500 fr. 32 c. a pour objet la construction d'une maison d'éclusier. La province, aux termes de l'arrêté royal du 16 juin 1821, intervient pour un tiers dans les dépenses d'entretien du port de Nieuport.

ART. 38. Entretien et travaux d'amélioration de la côte de Blankenberghe.

Ordinaire.	fr. 79,900 »	} 87,683 96
Extraordinaire.	7,783 96	

Diminution 16 fr. 83 c.

Le crédit extraordinaire a pour objet le prolongement de la jettée n° 3.

ART. 39. Entretien des phares et fanaux. fr. 1,000 »

Augmentation 250 francs.

SECTION 5. — *Personnel des ponts et chaussées.*

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

Ordinaire.	fr. 531,600 »	} 587,867 »
Extraordinaire.	56,267 »	

Diminution 18,157 francs.

Une somme de 15,800 fr. a été transférée de cet article à l'art. 2 du chapitre 1^{er} pour l'inspection générale qui passe à l'administration générale, ainsi que nous l'avons expliqué.

Les traitements de disponibilités figurent dans le crédit alloué pour une somme de 44,267 fr.; de plus une somme de 5,152 fr. passe de cet article au suivant.

ART. 41. Traitement et indemnité du personnel subalterne des ponts-et-chaussées, surveillants, gardes-ponts à bascule, pontonniers, éclusiers, etc.

Ordinaire.	fr. 502,512	} 528,955 »
Extraordinaire	26,421	

Diminution 92,755 fr. 25 c.

Dans le crédit demandé figure le chiffre de 5,152 fr. dont nous avons parlé à l'article précédent.

L'art. 41 comprend en outre pour le cadre de disponibilité et traitement d'attente d'employés à congédier. fr. 26,421 »

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

Sans changement.

Tous les crédits pour le personnel s'élèvent à la somme de 928,800 francs. En 1848, ils étaient de 1,059,792 fr. 25 c.

Diminution 110,992 fr. 25 c.

Encore le crédit de 1849 pourra-t-il diminuer par suite des réductions qui surviendront dans les traitements d'attente et de disponibilité, qui se trouvent compris dans les articles 40 et 41.

Toutefois, Messieurs, votre Commission a vu avec étonnement les chiffres considérables du personnel des ponts et chaussées, qui figurent sous les art. 40 à 42 inclus. Il lui semble qu'il y aurait moyen de simplifier les rouages des différentes parties de ces services, et par conséquent d'y introduire des suppressions d'emploi encore plus nombreuses. Nul doute qu'on ne pût trouver là de nouvelles économies, qui ne devraient pas selon nous amener aucune espèce de désorganisation, ni diminution de surveillance et de bonne exécution des travaux.

CHAPITRE III.

Chemin de fer.

PREMIÈRE SECTION. — *Chemin de fer en exploitation. — Personnel. — Service général. — Direction.*

Votre Commission croit devoir faire précéder l'examen des chiffres du chapitre 3, consacré au chemin de fer, de quelques considérations sur son exploitation, au point de vue des ressources qu'elle devrait procurer au trésor.

D'après le compte-rendu des opérations pour l'exercice 1847, distribué aux membres de la Législature, l'exploitation et l'entretien de nos chemins de fer ont absorbé 62-81 p. c. de la recette brute, tandis qu'en 1846 la dépense ne s'est élevée qu'à 53 p. c.

Votre Commission croit devoir appeler toute votre attention sur l'intérêt immense qu'a notre pays à voir augmenter le produit net de cette exploitation, alors surtout que de nouvelles ressources semblent nécessaires et qu'il pourrait dispenser de recourir à l'établissement de nouveaux impôts. L'examen attentif de pièces qui ont été mises sous nos yeux nous a convaincu qu'il était possible d'atteindre des résultats infiniment plus satisfaisants que ceux obtenus jusqu'à présent, et pour vous le démontrer nous croyons devoir consigner ici les résultats de certains nombres de chemins de fer correspondant avec le dernier compte-rendu et pouvant conséquemment servir utilement de point de comparaison avec notre chemin de fer; voici ces résultats;

La Belgique.	62,81	p. c. de la recette brute.
Lancashire et Yorkshire railway. . .	36,67	» id.
Great Western.	35,11	» id.
South Eastern.	42,04	» id.
Brighton and south Coasts.	33,04	» id.
South Western.	48, »	» id.
York and Midland.	32,72	» id.
York and New Castle	42, »	» id.
Paris à Orléans.	36,03	» id.

Soit en moyenne 38,20 p. c. de la recette brute pour ces huit chemins de fer.

D'après les Budgets de 1848 et les prévisions de 1849, le tantième de dépenses d'exploitation et d'entretien doit s'élever pour 1848 à 59 p. c., et pour 1849 à 58-74 p. c. de la recette brute.

Votre Commission s'est émue de la persistance d'un chiffre de dépenses aussi élevé, et elle a cru convenable d'appeler votre attention et celle de M. le Ministre des Travaux Publics sur quelques faits qui sont de nature à augmenter sensiblement le produit de notre chemin de fer.

Nous signalerons d'abord la substitution des cartes d'Edmonson, comme pouvant utilement remplacer nos billets; ce sont ces cartes que l'on sait être en usage sur le chemin de Rouen et même, pensons-nous, sur le tronçon exploité du chemin de Manage à Mons.

Nous croyons pouvoir citer ici utilement quelques lignes d'un mémoire de M. Chevalier sur l'organisation et l'exploitation des chemins de fer anglais

inséré dans le tome XI des Annales des Mines. Voici ce qu'il dit : « Le système » de billet est uniforme sur les chemins de fer de l'Angleterre, y compris le » great-Western qui jusqu'à l'an dernier avait conservé les billets à souche. » Sur toutes les lignes on ne se sert plus que des billets connus sous le nom » d'Edmonson's Patent, partout les receveurs (booking officier) m'ont déclaré » trouver ce mode de distribution de billets très-commode et préférable à » tout ce qu'ils avaient connu auparavant. Captain Laws du Manchester and » Leeds me disait que sur son chemin où il circule en moyenne 6,500 voya- » geurs par jour, la distribution des *billets et le contrôle de route* avaient été » considérablement facilités par l'emploi des cartes d'Edmonson, etc. »

Votre Commission a cru devoir conseiller aussi l'étude du système employé pour le transport des articles de messageries, qui forment une source importante de revenu sur la plupart des chemins de fer anglais, entre Londres et Birmingham, dont la distance est de 181 kilomètres, les articles de messageries ont produit, en 1846, la somme de 54,000 livres sterlings, soit environ 1,560,000 francs.

Le nombre de colis expédiés d'*Euston Square*, station à Londres du London and Birmingham railway, a été, en 1845, de 693,400 colis, et en 1846, de 743,670 articles, soit à peu près en moyenne 2,500 colis par jour. Le nombre des articles à l'arrivée étant d'à peu près 1,200 colis, le nombre d'articles, tant expédiés que reçus, s'élève à 3,700 par jour; et, chose surprenante, le nombre d'employés attachés à ce service est de 14, savoir : 5 commis (clerks), 6 sur-numéraires (apprentices) et 3 ouvriers (porters). Ces détails sont extraits du mémoire précité de M. Chevalier.

Nous croyons devoir faire observer qu'il existe chez nous une anomalie; des entrepreneurs de messageries expédient par chemin de fer à meilleur compte que l'administration de notre railway, et ils maintiennent parallèlement à notre voie ferrée un transport par chevaux d'articles messageries.

Le personnel d'un convoi de voyageurs anglais est également moins nombreux que le nôtre; il se compose d'un mécanicien, d'un chauffeur et de deux gardes (apper et under guards).

En Belgique le personnel se compose de 1 mécanicien, 1 chauffeur, 1 chef-garde, 2 gardes placés dans les waggons à bagages et 2 gardes chargés de la vérification des billets, soit 7 personnes, sur 4 employés par le train anglais.

Les trains de marchandises ne comptent jamais en Angleterre que trois employés, le mécanicien, le chauffeur et *un garde* appelé breaksman.

Les tarifs ont attiré l'attention de votre Commission: elle s'est assurée que le nouveau tarif des marchandises qui avait soulevé quelques objections n'est pas trop réduit; elle a acquis la conviction que les tarifs de marchandises anglais sont encore notablement plus bas et permettent cependant aux compagnies de réaliser de beaux produits. Ainsi le York and Newcastle Railway transporte la houille qui contribue pour 42 p. c. à sa recette totale, à 0-24 c. par tonne et par lieue, et le coût de l'exploitation de cette voie ferrée ne s'élève qu'à 43-70 p. c. de la recette brute; c'est donc dans le mode économique de l'exploitation que git tout le secret.

Si les tarifs du transport des marchandises ont paru suffisants pour sauvegarder les intérêts du trésor, tout en étant de nature à activer la circulation et à favoriser le développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, par des transports à bon marché, votre Commission a pensé qu'il n'en était pas ainsi du tarif des voyageurs.

En effet, en compulsant un certain nombre de tarifs anglais, nous avons remarqué que le prix des *Express Trains*, qui n'existent pas en Belgique, varient de 21 à 17 centimes par kilomètre.

Les trains ordinaires, similaires aux nôtres, coûtent 16 à 13 1/2 centimes par kilomètre pour les premières classes; 13 à 11 centimes pour les secondes, et généralement 6 à 6 1/2 centimes pour les troisièmes classes.

En France, sur le chemin de fer de Rouen et sur celui du Havre, le prix est par kilomètre de 12 1/2 centimes pour la première classe, de 10 centimes pour la seconde et de 7 1/2 centimes pour la troisième classe. Les chemins d'Orléans et du Nord perçoivent par kilomètre pour la première classe 10 cent., pour la seconde 7 1/2 centimes et pour la troisième 5 1/2 centimes. Il faut remarquer qu'en France ces prix subissent en outre un impôt de 1/10 prélevé au profit du Gouvernement.

Le taux du tarif belge est par kilomètre de 7 8/10 centimes pour la première classe, 5 8/10 centimes pour la seconde et 3 8/10 centimes pour la troisième.

Votre Commission croit devoir appeler toute votre attention et celle de l'honorable Ministre qui préside aux Travaux Publics, sur une situation onéreuse pour le pays; nous avons pensé qu'il était urgent de faire disparaître en partie une différence aussi grande que celle existante entre nos tarifs de voyageurs et ceux de l'Angleterre et de la France. Nous croyons pouvoir exprimer l'opinion qu'une augmentation de 10 p. c. sur les premières et secondes classes ne produirait aucun déclassement et n'influerait en rien sur le mouvement des voyageurs. En effet, la première classe paye aujourd'hui 3 fr. 25 c. et la seconde 2 fr. 50 c. de Bruxelles à Anvers, elles paieraient avec l'augmentation de 10 p. c. la première classe 3 fr. 60 c. et la seconde 2 fr. 75 c. Nous sommes unanimement persuadés qu'une aussi légère augmentation n'influerait aucunement sur la circulation. Dans l'intérêt des classes peu fortunées, votre Commission estime que le tarif de la troisième classe pourrait encore être maintenu.

Pour vous faire mieux apprécier l'influence de cette légère augmentation sur le résultat financier de notre exploitation, nous avons appliqué cette augmentation de 10 p. c. aux voyageurs de première et de seconde classe, qui, en 1847, ont circulé sur notre chemin de fer; voici le calcul :

Voyageurs de 1 ^{re} classe.	.	.	412,812	produit fr.	1,950,326	05
Id. 2 ^e id.	.	.	907,357	id. »	2,314,714	70
					Ensemble fr.	4,265,040 73
Avec une augmentation de 10 p. c. sur le tarif actuel :						
Voyageurs de 1 ^{re} classe.	.	.	412,812	produiraient fr.	2,145,558	63
Id. 2 ^e id.	.	.	907,357	id. »	2,546,186	17
					Ensemble fr.	4,691,544 80
Produit par le tarif actuel.					.	4,265,040 73
					Différence en plus fr.	426,504 07

Ainsi, tout en maintenant nos tarifs notablement en-dessous du taux des tarifs anglais et français, en continuant l'avantage d'un taux exceptionnellement bas, en faveur des classes peu fortunées, une augmentation de 10 p. c.

sur les deux premières catégories produirait un accroissement de recette de plus de 426,000 fr. En présence de ces faits, en tenant compte surtout de notre situation financière, votre Commission appelle toute l'attention et la sollicitude du Gouvernement sur ce moyen d'augmenter les ressources du trésor sans devoir recourir à de nouveaux impôts.

Telles sont les réflexions que nous avons cru devoir vous soumettre avant d'examiner les chiffres des allocations diverses de ce chapitre du Budget.

ART. 43. Traitements et indemnités. fr. 219,680 »
Diminution sur 1848, 51,845 fr.

Mais par suite d'un transfert à un article nouveau, sous le n° 48, cette réduction se trouve amoindrie d'une somme de 12,049 fr. pour traitement de disponibilité, par suite de démissions d'employés; il en est de même d'une somme de 12,850 fr. qui se trouve transférée à l'art 45 ci-après. De plus, il a été détaché de cet article, une somme de 48,127 fr. pour le bureau de la vérification des recettes qui passe de la direction de l'exploitation à l'administration générale des Travaux publics, chapitre 1^{er}, art. 2, comme nous l'avons indiqué plus haut.

Service de l'entretien des routes et des stations.

ART. 44. Traitements et indemnités. fr. 141,400 »
Différence avec 1848, 103,143 fr. 50 c.

Mais de cette diminution doit disparaître une somme qui doit être ajoutée à l'art. 48 nouveau, pour le cadre de disponibilité et de traitement d'attente, montant à 15,500 fr. Ce qui réduit la différence avec 1848 à 87,843 fr. 50 c.

Service de locomotion et d'entretien du matériel.

ART. 45. Traitements et indemnités. fr. 109,400 »

Sur la proposition de M. le Ministre, une somme de 12,850 fr. a été transférée de l'art. 45; une nouvelle somme de 800 fr. a été détachée de cet art. et portée à l'art. 48 pour les traitements d'attente.

La différence avec 1848 en moins est de 1,560 fr.

Service des transports et de perception.

ART. 46. Traitements et indemnités. fr. 587,450 »

Ici encore une somme de 467,750 fr. est détachée pour concourir à l'allocation portée à l'art. 48 nouveau, ainsi que nous l'avons déjà expliqué.

Différence avec 1848 fr. 44,575.

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

Sans changement.

ART. 48. Traitement de disponibilité 74,849 »

Cet article est nouveau : il est formé de sommes détachées des art. précédents, ainsi que nous l'avons expliqué, et qui seraient applicables à des traitements de disponibilité des fonctionnaires et employés ressortissant aux divers articles :

Au n° 43 pour.	fr. 12,049
» 44 pour.	15,500
» 45 pour.	800
» 46 pour.	46,700
Total.	<u>fr. 74,849</u>

Tous les articles du Budget relatifs aux traitements du personnel du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 1,272,759 »
 En 1848, ils montaient à 1,454,565 »
 La diminution sur cet exercice est donc de 181,804 »
 Mais par suite du transfert de 48,127 francs à l'art. 2 du chapitre I^{er}, la diminution réelle n'est plus que de fr. 133,677 »

Salaires.

ART. 49. Service général. Direction » 16,400 »
 Sans changement.

ART. 50. Entretien des routes et des stations » 1,180,000 »
 Sans changement avec le Budget de 1848.

Ce crédit renfermait alors, et on propose encore aujourd'hui, une somme de 120,000 francs pour l'organisation d'un service de nuit, qui n'a pas été établi l'an dernier, mais que l'on se propose de mettre en train incessamment. Votre Commission ne peut qu'applaudir à cette disposition du Gouvernement. Il lui semble que l'organisation du service de nuit doit avoir les meilleurs résultats; qu'il facilitera les relations avec les pays vers lesquels il sera dirigé, quant aux voyageurs, et en même temps les transactions et le transport des correspondances postales. Elle se fonde d'ailleurs sur l'engagement pris par M. le Ministre, que si ce service ne répondait pas à l'attente du public et s'il ne produisait pas les résultats financiers espérés, il n'y serait plus donné suite.

ART. 51. Locomotion et entretien du matériel fr. 1,461,130 »
 Sans changement avec 1848.

Dans cette somme figure un deuxième crédit de 100,000 fr. pour le service de nuit dont nous venons de parler: il avait été admis l'an dernier avec cette destination.

ART. 52. Fours à cock fr. 95,000 »
 Sans changement.

Votre Commission, Messieurs, est d'avis, que pour la fourniture du cock, l'adjudication publique serait de beaucoup plus avantageuse que la fabrication directe par l'État. Elle a remarqué qu'il lui était revenu en 1847 à 23 fr. 46 c. les 1,000 kilog., et il serait possible de l'obtenir en moyenne à 18 fr. rendu dans les stations.

Le prix du charbon n'a pas seul de l'influence sur le prix de revient du cock; l'administration est obligée de faire ses approvisionnements de charbon à l'avance; de les avoir en magasins à l'air pendant plusieurs mois: or, alors, il lui est impossible d'obtenir plus de 47 à 52 p. c., tandis qu'avec le charbon frais aux fosses, on obtient de 66 à 70 p. c. Il est facile de comprendre que la différence doit être considérable.

ART. 53. Transports et perceptions. fr. 615,000 »
 Sans changement.

Dans ce chiffre est comprise une somme de 11,325 francs pour le service de nuit.

Travaux et fournitures.

ART. 54. Service général. Direction fr. 118,744 »
 Diminution sur 48 de 10,256.

Mais il y a eu un transfert de cet article à l'art. 4. du chap. 1^{er} de 10,254 fr.,

pour l'établissement à l'administration centrale du bureau de contrôle. L'économie n'est donc plus que de 22 fr.

ART. 55. Entretien des routes et des stations.

Ordinaire	fr. 262,000	»	} 389,000	»
Extraordinaire	127,000	»		

Sans changement.

La première somme s'applique à l'entretien ordinaire; la deuxième à des travaux d'amélioration et de changements.

ART. 56. Billes et fers des voies.

Ordinaire	fr. 500,000	»	} 946,000	»
Extraordinaire	446,000	»		

La diminution de fr. 478,000 sur 1848, provient uniquement de la baisse dans les prix du fer.

Votre Commission fait observer, Messieurs, qu'il conviendrait désormais, pour toutes les dépenses de cette nature, qu'il y ait une distinction claire de celles qui appartiennent à l'entretien ordinaire et de celles qui s'appliquent à l'établissement de nouvelles voies. Ces dernières devraient naturellement être imputées sur le capital d'établissement de la voie ferrée, tandis que les autres seules concourent aux frais de l'entretien annuel. Sans cette division, il est impossible de faire un compte exact de ce que coûte l'exploitation. Cette observation est applicable aux deux art. précédents, comme à plusieurs de ceux qui vont suivre.

ART. 57. Locomotion et entretien du matériel. 2,492,310 »

Sans changement. Dans cette allocation figure un quatrième crédit pour le nouveau service de nuit. Il s'élève à fr. 100,000. La dépense totale pour cet objet serait de fr. 543,000. Mais il est présumable qu'on n'atteindra pas ce chiffre, si, comme nous l'a dit M. le Ministre, il pourra supprimer un convoi de jour.

ART. 58. Renouvellement du matériel.

Ordinaire	fr. 100,000	»	} 300,000	»
Extraordinaire	200,000	»		

Sans changement.

ART. 59. Transports et perception fr. 190,000 »

Sans changement.

Il y a encore dans cette allocation un crédit de 10,000 fr. pour le service de nuit.

SECTION II. — Direction de la régie des chemins de fer.

ART. 60. Personnel fr. 36,500 »

Sans changement.

ART. 61. Matériel fr. 3,500 »

Également comme en 1848.

Avant de quitter le chapitre du chemin de fer, votre Commission se plaît à appeler votre attention sur un travail qu'elle a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics et qui sera imprimé à la fin de ce rapport, comme document d'un certain intérêt. Il a pour objet de vous faire connaître la situation de chacune des compagnies concessionnaires de chemins de fer ou de canaux concédés, vis à vis du Gouvernement, quant à l'exécution de leurs engagements, et à leurs rapports avec l'État.

Vous y verrez, Messieurs, que plusieurs chemins concédés sont achevés ou en voie d'exécution. Par suite des circonstances financières dans lesquelles s'est trouvée l'Europe, le Gouvernement a cru devoir user de beaucoup d'indulgence à l'égard des concessionnaires, qui ont montré de la bonne volonté. A l'égard des autres il s'occupe de la question fort grave de la déchéance : nous avons la confiance qu'il ne faillira point à son devoir. D'ailleurs, Messieurs, le tableau que nous vous soumettons, pourra vous servir à exercer à cet égard une salutaire surveillance.

CHAPITRE IV.

Postes.

Votre Commission, Messieurs, a pensé qu'une bonne organisation des services du chemin de fer pourrait facilement permettre d'y opérer l'adjonction du service des postes. Il est hors de doute que bien faite, cette combinaison serait appelée à amener les plus heureux résultats, et à introduire dans cette branche de notables économies. Elle réclame toute l'attention de M. le Ministre sur ce point.

Depuis longtemps aussi des plaintes fondées s'élèvent contre la désorganisation des postes aux chevaux. Par suite de l'établissement des chemins de fer, la surveillance de ce service a été fort négligée et le service lui-même mis en oubli.

Cependant, Messieurs, il ne faut pas se priver entièrement d'une institution qui, dans certaines circonstances, pourrait avoir une grande utilité. Les intérêts du public et ceux des maîtres des postes, s'accordent pour demander qu'on s'en occupe aussitôt que possible.

ART. 62. Personnel.

Ordinaire.	fr. 1,013,000	} 1,033,000 »
Extraordinaire.	20,000	

Augmentation sur 1848, 33,000 fr.

Il est bon de vous dire cependant que dans ce crédit est compris un transfert de l'art. 63 ci-après, s'élevant à 47,000 fr. pour les traitements des courriers et messagers piétons; ils avaient figuré jusqu'ici à l'article Transport des dépêches.

Un crédit présumé nécessaire pour les premiers besoins qui naîtront de la réforme postale de fr. 10,000 »

Enfin un crédit temporaire pour traitement d'attente de 20,000 »

Ensemble. fr. 77,000 »

ART. 63. Matériel 467,000 »

Diminution 53,000 fr.

Somme égale à l'augmentation sur l'article précédent. Enfin, vous avez vu qu'un transfert de 47,000 fr. porté à ce même article précédent réduit d'autant la dépense à imputer sur celui-là; mais M. le Ministre a observé que la différence de 47,000 à 53,000 fr., soit 14,000 fr., pourra être appliquée aux frais de matériel que fera naître la réforme postale.

ART. 64. Frais de construction et d'entretien des voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer. fr. 20,000 »

Sans changement.

ART. 65. Frais de premier établissement des timbres d'affranchissement, décrétés par l'art. 4 de la loi du 24 décembre 1847.

Extraordinaire. fr. 16,000 »

Crédit nouveau, qui est la conséquence de la réforme postale que vous avez votée.

CHAPITRE V.

Mines.

ART. 66. Personnel du Conseil des Mines. — Traitement de disponibilité. fr. 28,000 »

Votre Commission, Messieurs, n'a pas cru devoir entrer dans des développements ni se prononcer sur cet article, en présence du Projet de Loi sur la suppression du Conseil des Mines, actuellement soumis à vos délibérations.

ART. 67. Subsidés aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement. fr. 45,000 »

Sans changement.

Votre Commission ne croit pas devoir entrer dans de bien longs détails pour justifier cette allocation. Les malheurs fréquents qui surviennent dans les mines, les victimes nombreuses que ces événements privent souvent de tout moyen d'existence, les actes de dévouement auxquels ils donnent lieu, en voilà plus qu'il n'en faut pour justifier la sollicitude des sociétés et du Gouvernement.

ART. 68. Impressions, achats de livres et d'instruments; encouragements et subventions pour la publication de plans et mémoires, essais et expériences. fr. 7,000 »

Diminution 2,000 francs.

ART. 69. Traitements et indemnités du personnel du corps des mines.

Ordinaire. fr. 142,400 »	} 150,967 »
Extraordinaire. 8,567 »	

Différence en moins 16,233 francs.

Votre Commission ne peut se dispenser de vous faire observer que le nombre des ingénieurs des mines est toujours très-considérable.

Les tableaux qu'elle a consultés lui ont fait connaître qu'en 1839, à cette époque où les travaux des mines et tout ce qui s'y rattache avaient pris des proportions et des développements inconnus jusqu'alors, on ne comptait que 36 ingénieurs des mines. En 1848 il y en avait 57 dans tous les grades, et cependant il ne lui semble pas que les besoins des mines aient acquis une importance proportionnée.

ART. 70. Jurys d'examen et voyages des élèves de l'école des mines. fr. 6,000 »

Sans changement et adopté sans observation.

CHAPITRE VI.

ART. 71. Pensions. fr. 83,000 »

L'augmentation de 8,000 fr. est justifiée par le tableau joint au développement.

CHAPITRE VII.

ART. 72. Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, qui n'ont pas de droits à la pension. Sans changement. fr. 5,000 »

CHAPITRE VIII.

ART. 73. Dépenses imprévues et non libellées au Budget. 18,000 »
Également sans changement.
Enfin , Messieurs , le Budget des Travaux publics s'élève à la somme totale
de fr. 16,424,814 15
Celui proposé par le Gouvernement s'élevait à 16,426,505 13
Les réductions opérées par la Chambre des Représentants comportent donc
un chiffre de 1,691 »

La différence en moins avec le Budget de 1848 est de 1,218,650 fr. 30 c.

Votre Commission, tout en félicitant M. le Ministre des Travaux Publics , de ce premier pas fait dans la voie des économies, ne l'engage pas moins à y persévérer, et elle espère que les observations qu'elle a cru devoir consigner dans son rapport pourront donner lieu à des réductions de dépenses dont le pays entier recueillera les fruits, et auxquelles nous serons tous heureux d'applaudir.

Votre Commission termine, Messieurs, comme elle a commencé, en vous disant qu'on n'a pas cru devoir vous proposer de changements aux différents articles du Budget qui vous est soumis, et par conséquent elle vous en propose l'adoption, à l'unanimité de ses membres, tel qu'il nous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Le Comte COGHEN.

FERD. SPITAEELS.

Le Baron L. DE WAHA.

Le Vicomte DESMANET DE BIESME.

Le Chevalier BETHUNE, Rapporteur.

(12)

SITUATION

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX CONCÉDÉS.

N° D'ORDRE.	INDICATION des voies de communication concedées.	DATE de la loi qui autorise la concession.	DATE de l'arrêté royal qui approuve l'acte de concession.	DATE obligatoire pour l'achèvement des travaux.	DATE de l'arrêté royal qui approuve les statuts de la société anonyme formée par les actionnaires.	MONTANT du capital social
1	Chemins de Fer. Entre-Sambre-et-Meuse.	7 mars 1845.	28 mars 1845.	31 déc. 1851.	12 avril 1845.	15,500,000
2	Embranchements de Florenne à la Meuse et d'Oret à la Sambre.	7 mars 1845.	1 mars 1846.	31 déc. 1853.	»	»
3	Tournay à Jurbise	16 mai 1845.	19 mai 1845.	16 mai 1848.	21 juillet 1845.	12,500,000
4	Hasselt à Saint-Trond. Flandre Occidentale . .	»	»	»	»	»
5	Louvain à la Sambre .	18 mai 1845.	21 mai 1845.	18 mai 1851.	4 juin 1845.	21,000,000
6	Liège à Namur.	21 mai 1845.	27 mai 1845.	21 mai 1851.	27 août 1845.	19,250,000
7	Liège à Namur.	21 mai 1845.	20 juin 1845.	28 juillet 1850.	12 août 1845.	25,000,000
8	Mons à Manage.	21 mai 1845.	20 juin 1845.	Id.	»	»
9	Marchienne-au-Pont à Erquelines.	21 mai 1845.	28 mai 1845.	21 mai 1850.	10 août 1845.	13,000,000
10	Chemin de fer du Luxembourg	18 juin 1846.	18 juin 1846.	En mai 1857.	1 octobre 1846.	75,000,000
11	Vallée de la Dendre. .	12 juin 1845.	21 juin 1845.	»	26 juillet 1846.	45,000,000
12	Manage à Wavre. . . .	18 juillet 1846.	18 juillet 1846.	18 juillet 1850.	»	»
13	Canaux. Canal de Meuse et Moselle.	»	»	16 juillet 1848.	1 octobre 1846.	75,000,000
14	Canal de Jemmapes à Alost	»	22 juin 1845.	22 juin 1851.	26 juillet 1846.	45,000,000

MONTANT du cautionnement fourni par les concession- naires.	MONTANT des remboursements effectués en exécution des conditions de la concession.	RESTE déposé dans la caisse du trésor.	Observations.
1,000,000	1,000,000	»	<p>La section de Marchienne-au-Pont à Walcourt et les embranchements de Thy-le-Château vers Lanefte et de Walcourt à Morialmé, sont terminés et livrés à l'exploitation depuis le 1^{er} décembre 1848. Il reste encore à exécuter quelques travaux de parachèvement, ainsi que les bâtiments définitifs des stations.</p> <p>Sur les sections de Walcourt à la frontière de France, près de 310,000 mètres cubes de terrassements sont effectués; une trentaine d'ouvrages d'art, tels que ponts, viaducs, aqueducs, etc., sont terminés ou sur le point de l'être.</p> <p>Sur la section de Mariembourg à Couvin et sur l'embranchement de Saint-Lambert à Florennes, les travaux ne sont pas encore commencés.</p> <p>Les embarras financiers dans lesquels la compagnie concessionnaire se trouve, l'ont obligée à suspendre les travaux. En ce moment critique, le Gouvernement ne peut agir avec trop de ménagement envers les compagnies concessionnaires de travaux publics. Néanmoins l'administration ne cessera de surveiller l'exécution des obligations contractées par les concessionnaires.</p>
500,000	»	500,000	Les travaux ne sont pas encore commencés
500,000	500,000	»	Ce chemin de fer est livré à l'exploitation. La compagnie s'occupe du parachèvement des travaux.
»	»	»	Idem.
1,000,000	1,000,000	»	Les sections de Bruges à Courtray sont livrées à l'exploitation. Sur les autres sections, les travaux ne sont pas encore commencés.
1,000,000	900,000	100,000	Les concessionnaires ont abandonné les travaux, en déclarant qu'ils sont dans l'impuissance de les continuer. Le Gouvernement poursuit la déchéance de la concession.
1,000,000	1,000,000	»	Les travaux se poursuivent activement; près de 1,200 ouvriers ont été occupés pendant le mois de février dernier; au-delà d'un million et demi de mètres cubes de terrassements sont achetés; de nombreux ouvrages d'art sont terminés ou en train d'exécution; enfin tout fait prévoir que cette ligne importante sera achevée dans le délai voulu.
1,000,000	1,000,000	»	Une partie de cette ligne est livrée à l'exploitation; les travaux d'achèvement de la ligne entière se poursuivent activement.
600,000	600,000	»	Les deux chemins de fer qui précèdent sont concédés à la même compagnie, et par convention du 24 février dernier, conclue en exécution d'une loi portant la même date, le délai d'achèvement de ces deux lignes a été prorogé au 28 juillet 1850, en présence de l'engagement pris par la compagnie concessionnaire, de maintenir à l'œuvre sur ces deux lignes, au moins 1,700 ouvriers, et à exécuter simultanément les travaux du chemin de fer de Liège à Namur, sur les deux rives de la Meuse, en aval du point de bifurcation de Chokier-Flemalle.
5,000,000	4,382,120 64	3,617,879 56	Les travaux sur cette ligne continuent; à la fin de février dernier 350 ouvriers environ y ont été occupés.
1,000,000	»	1,000,000	Dans la séance de la Chambre des Représentants du 29 mars dernier, M. le Ministre a fait connaître la position du Gouvernement à l'égard de la compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg.
»	»	»	Cette compagnie, se basant sur ce que le Gouvernement ne lui garantit pas la jouissance des avantages auxquels elle prétend avoir droit, a assigné le Gouvernement devant le tribunal de première instance de Bruxelles, en résiliation du contrat de concession, avec demande de dommages-intérêts. L'affaire s'instruit en ce moment.
»	»	»	Néanmoins la compagnie n'a pas encore suspendu les travaux; environ 350 ouvriers y ont été occupés pendant le mois de février dernier.
1,000,000	»	1,000,000	Les travaux sur cette ligne ne sont pas encore commencés.
750,000	»	750,000	En exécution d'une convention conclue, aux termes de la loi du 14 juin 1848, avec la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Tournay à Jurbise, et de Hasselt à Saint-Trond, le 14 juin 1848, le cautionnement fourni en garantie de l'exécution des travaux du chemin de fer ci-contre a été mis à la disposition de ladite compagnie de Tournay à Jurbise, qui s'est engagée à s'entendre, endéans un délai de deux ans, avec le Gouvernement et la compagnie concessionnaire du chemin de fer de la vallée de la Dendre, pour la reprise, à des conditions à convenir, de la concession du railway de la Dendre; ce délai n'expire qu'au mois de juin 1850.
»	»	»	Aucune suite n'a été donnée à cette concession. Le Gouvernement examine en ce moment la question de la déchéance.
1,000,000	»	1,000,000	C'est la société du chemin de fer de Luxembourg qui s'est engagée à faire obtenir au Gouvernement la construction de ce canal.
»	»	»	Les travaux de ce canal ne sont pas encore commencés.
1,000,000	»	1,000,000	Les concessionnaires du chemin de fer de la vallée de la Dendre qui, par l'acte de concession de cette ligne, se sont engagés à fournir les fonds nécessaires à la construction du canal, ont déclaré se trouver pour le moment dans l'impossibilité de donner suite à cet engagement.