

(N^o 88.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1841.

Rapport

FAIT PAR M. PEETERS, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE,

SUR

LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

De l'exercice de 1841.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1841.

RAPPORT fait par M. PEETERS, au nom de la section centrale, sur le Budget des Travaux Publics de l'exercice de 1841 ().*

MESSIEURS,

L'état financier du pays et les vœux clairement exprimés par toutes les sections, nous ont imposé le devoir d'examiner avec certaine sévérité les majorations demandées par le Gouvernement; nous avons cru ne pouvoir accorder que celles dont non-seulement l'utilité, mais l'urgence étaient constatées, ou qui étaient le résultat d'engagements contractés.

Si, pour les canaux, nous nous sommes montrés moins sévères ou plus généreux, c'est que nous avons cru qu'après avoir dépensé tant de millions pour la construction des chemins de fer, destinés à favoriser l'industrie et le commerce, la justice distributive réclamait quelque chose pour les voies navigables, plus spécialement destinées à favoriser l'agriculture et à répandre le bien-être dans les localités peu ou point favorisées par nos *railways*. Nous y avons été d'autant plus portés, que nous avons trouvé des dispositions favorables à cet égard dans votre adresse en réponse au discours du Trône.

L'absence des renseignements sur le Budget des Travaux Publics, au moment où il a été discuté dans les sections, a rendu la tâche de la section centrale plus difficile, par suite du grand nombre de demandes d'explications dont elle a été chargée; ce qui explique ses nombreuses séances et le retard que j'ai dû mettre à vous présenter son rapport.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La troisième section désire que le Gouvernement présente sous peu, comme de coutume, le tableau général du mouvement du chemin de fer et de ses dépenses, avec l'état de frais de locomotion, y compris le transport des marchandises.

(*) La section centrale était composée de MM. DE BEER, président, SIGART, Bernard Du BUS, DE THEUX, HYE-HOYS, COOLS et PEETERS, rapporteur.

La sixième section fait observer, comme remarque générale s'appliquant à tous les Budgets, mais spécialement à celui des Travaux Publics, que les dépenses relatives au matériel et au personnel devraient toujours figurer dans des articles distincts, et que les chiffres devraient être renseignés à la droite des Budgets dans des colonnes séparées; de manière à pouvoir faire l'addition des frais du personnel de chaque subdivision, et ensuite l'addition de ce que coûte le personnel en masse, ressortissant de chaque Département Ministériel.

La section centrale recommande ces observations à l'attention de M. le Ministre.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE. — PERSONNEL.

ARTICLE PREMIER. — *Traitement du Ministre.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

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

Les 1^{re}, 2^{me} et 5^{me} sections rejettent la majoration demandée; la troisième section ne fait aucune observation.

— La quatrième section fait remarquer que cet article a été augmenté, en 1837, de dix mille francs, et porté à 107,250 francs, augmentation votée par la Chambre contre les conclusions de la section centrale (voir le rapport du 23 février 1837, fol. 130), et que cette augmentation si considérable et si récente avait été précédée de plusieurs autres augmentations successivement votées pour ce crédit au Département de l'Intérieur en 1833, 1834 et 1835. Elle appelle l'attention de la section centrale sur la note marginale, page 231 des développements des Budgets, de laquelle il résulterait, qu'indépendamment de la somme demandée, des sommes considérables sont prélevées sur d'autres crédits. La sixième section demande des explications plus satisfaisantes.

La section centrale rejette la majoration demandée, comme n'étant pas suffisamment justifiée; elle désire connaître les motifs qui font accorder des suppléments de traitements aux ingénieurs employés au Ministère, et quelle en est la quotité. (Voir les réponses du Gouvernement jointes au présent rapport, état n° 1.)

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité de circonscrire la dépense dans les limites indiquées au Budget, pour les employés détachés dans les bureaux du Ministère, sans quoi cette dépense pourrait être élevée à volonté, et au delà des besoins réels du service.

ART. 3 et 4. — *Loyer et ameublement de l'hôtel du Ministère.*

L'art. 3 est adopté par toutes les sections.

La troisième section demande communication de l'acte de bail.

Quant au 4^{me} article, la première section demande si tout l'ameublement de l'hôtel sera payé au moyen de la somme de 30.000 francs, et si la dépense déjà effectuée pour cet objet n'a pas été imputée sur les dépenses imprévues.

La deuxième section réduit le chiffre à 15,000 francs.

Les troisième et sixième sections ne font aucune observation.

La quatrième section trouve que, pour un hôtel pris en location, on devrait se borner à la dépense strictement indispensable, puisqu'une partie de cet ameublement pourrait, par la suite, devenir inutile; elle réduit le chiffre à 20,000 fr.

La cinquième section fait les mêmes observations et réduit le chiffre à 25,000 francs.

La section centrale, avant d'émettre son vote sur ces articles, a demandé au Gouvernement, conformément aux vœux émis par les sections, communication du bail des locaux occupés par le Ministère des Travaux Publics; elle a voulu savoir en outre si tout l'ameublement sera payé au moyen de la somme de 30,000 francs, et si les achats de meubles déjà effectués ont été imputés sur les dépenses imprévues, ou le seront sur le crédit pétitionné. Par les réponses de M. le Ministre, jointes au présent rapport (*état n° 2*), on fait connaître à la section centrale, qu'à l'époque où les propositions pour le Budget de 1841 ont été arrêtées, on supposait qu'il serait possible d'obtenir du propriétaire de l'hôtel une partie de l'ameublement, moyennant une augmentation à convenir sur le prix du loyer. Qu'on avait en conséquence demandé au Budget

pour le loyer.	fr. 12,000 »
et pour l'ameublement.	30,000 »

Mais lorsque les bases de cet arrangement furent débattues plus tard, l'on reconnut qu'il ne serait possible de traiter sur ce pied qu'à des conditions très-désavantageuses pour l'État. On renonça donc à l'idée de faire intervenir le propriétaire dans l'ameublement, et l'on fixa le prix du loyer à 9,000 francs. M. le Ministre ajoute de plus que l'ameublement de l'hôtel coûtera environ 68,000 francs, mais comme une somme de 8,000 francs a été imputée sur l'allocation des 12,000 francs faisant l'objet du chapitre 1^{er}, art. 3 du Budget des Affaires Étrangères de 1840, intitulé : *Indemnité du logement du Ministre et loyer pour les bureaux*, il ne reste plus à pourvoir qu'à une dépense de 60,000 fr. En conséquence, M. le Ministre propose de modifier les art. 3 et 4 du chapitre 1^{er} ainsi qu'il suit :

Art. 3. Loyer de l'hôtel du Ministère	fr. 9,000
---	-----------

Art. 4. Ameublement de l'hôtel du Ministère	60,000
---	--------

Après avoir pris connaissance de tout ce qui précède, et après avoir entendu les explications verbales de M. le Ministre, la majorité de la section centrale alloue les crédits nouvellement pétitionnés; elle regrette cependant que le Gouvernement n'ait pu demander ces crédits avant de prendre les engagements qui ont eu lieu à ce sujet.

ART. 5. — *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations des meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.*

La première section désire que l'insuffisance du crédit alloué l'année dernière soit plus amplement démontrée.

La deuxième section charge son rapporteur de demander des renseignements.

Les 3^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections ne font aucune observation.

La quatrième section rejette la majoration, en faisant observer qu'il y aurait plutôt lieu à réduction sur le crédit voté jusqu'ici, puisqu'il n'y a rien à dépenser pour l'entretien du mobilier, l'année même où l'on dépense une somme si considérable pour meubler l'hôtel tout à neuf.

La section centrale se référant aux explications du Ministre, jointes au présent rapport (*état n° 3*), alloue le chiffre pétitionné par le Gouvernement.

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

Les 1^{re}, 3^e et 5^e sections ne font aucune observation.

La deuxième section adopte le chiffre demandé, mais elle désirerait une disposition spéciale pour les voyages à l'étranger.

La quatrième section demande l'état de l'emploi du crédit accordé pour l'exercice 1840.

La sixième section demande des explications sur l'observation faite par un de ses membres, que les employés du chemin de fer, en faisant des voyages étrangers à leur service, et d'autres fonctionnaires, même n'appartenant pas à l'administration du chemin de fer, voyageraient gratuitement sur ce chemin.

La section centrale adopte le chiffre pétitionné par le Gouvernement, et décide qu'elle s'occupera de l'observation de la sixième section, au chapitre du Budget concernant le chemin de fer.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSEES. — CANAUX, RIVIÈRES, POLDERS, PORTS ET CÔTES. — BATIMENTS CIVILS. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSEES.

SECTION PREMIÈRE.

Ponts et chaussées.

ARTICLE PREMIER.

La première section appelle une surveillance sévère sur la conduite des préposés aux ponts à bascule. Cette section est d'avis qu'il n'y a pas lieu de majorer la somme destinée pour les travaux d'amélioration extraordinaires et construction de nouvelles routes; elle n'accorde que la somme de 744,556 francs votée l'année dernière à ce sujet.

La deuxième section adopte le chiffre demandé par le Gouvernement, en demandant des renseignements sur la majoration.

La troisième section adopte le même chiffre, mais elle désire que la section centrale se fasse produire :

- 1° Un état spécial de situation des fonds ordinaires;
- 2° Un tableau indicatif des routes à construire;
- 3° Un aperçu sur l'influence qu'exercera le chemin de fer quant à l'entretien des routes et le produit des barrières.

La quatrième section n'émet aucun vote ; elle fait observer que, s'il faut pourvoir à l'entretien des routes nouvellement construites , le produit des barrières doit aussi s'augmenter des produits de ces nouvelles routes , et que l'augmentation doit avoir lieu dans une plus forte proportion pour le produit que pour la dépense , puisqu'il y a *ordinairement* excédant et *toujours* pour les routes *neuves* ; que , cependant , tandis que le Budget des Travaux Publics présente une augmentation dans la dépense , il se trouve que le Budget des Voies et Moyens suppose le même produit de 2,400,000 francs comme au Budget de l'année dernière. Cette section s'oppose à l'augmentation demandée pour les préposés aux ponts à bascule. Elle fait remarquer que le changement de système proposé par le Gouvernement ne lui paraît pas heureux ; que , loin d'assurer au Trésor un plus grand produit des amendes , il pourrait amener un résultat tout contraire , et compromettre en même temps la bonne conservation des routes ; que d'ailleurs le moment actuel , où l'état de nos finances nous oblige à une augmentation des impôts , est peu favorable à l'élévation des traitements.

La cinquième section s'abstient sur tout l'article ; elle charge son rapporteur de provoquer des explications à la section centrale sur la nécessité d'une aussi forte majoration.

La sixième section pense que les frais d'entretien des routes seraient moins considérables si la police du roulage était mieux observée ; elle est d'avis qu'il y aurait avantage pour l'État si les ponts à bascule étaient abandonnés à la surveillance des entrepreneurs de l'entretien des routes ; elle charge son rapporteur de provoquer des éclaircissements sur la majoration d'environ 400,000 francs sur tout l'article.

La section centrale adopte le chiffre pétitionné pour l'entretien ordinaire des routes comme résultat des baux existants , mais elle témoigne son étonnement sur l'augmentation des dépenses relatives à cet objet. Il lui semble que cette dépense aurait dû diminuer d'une manière notable par la construction des nouveaux canaux et par l'établissement du chemin de fer , qui a eu pour résultat de faire cesser en grande partie le service des diligences sur les routes parallèles à ce chemin , service qui occasionnait de fortes dégradations , surtout dans les temps de dégel , et qui a dû réduire considérablement la circulation sur les routes pavées , depuis que l'on a commencé à transporter des marchandises par le chemin de fer ; que , d'autre part , les réparations extraordinaires des routes pavées doivent nécessairement contribuer à restreindre encore la dépense dont il s'agit. L'on serait donc fondé à croire que toutes ces circonstances ont été perdues de vue , et que l'ancienne routine a continué à être suivie dans les adjudications pour l'entretien et les réparations ordinaires des routes ; or , comme dans les procès-verbaux d'adjudication commencés le 1^{er} mai 1839 pour finir au 30 avril 1845 , le Gouvernement s'est réservé le droit de résilier le marché au 30 avril 1842 , la section centrale engage M. le Ministre à examiner , si , pour certaines routes , il ne serait pas convenable de profiter de cette stipulation.

Après avoir parcouru les observations des différentes sections sur le crédit demandé pour salaire des préposés aux ponts à bascule , la section centrale a pensé que remettre entièrement la surveillance aux entrepreneurs de l'entretien des routes , comme quelques sections paraissent le désirer , serait dangereux , et pourrait occasionner des vexations ; qu'un système mixte où l'entrepreneur pourrait concourir à la surveillance conviendrait davantage. Toutefois , avant de se

prononcer sur l'augmentation du crédit pétitionné, la section centrale a demandé au Gouvernement le montant du produit intégral des amendes pour contraventions à la police des routes, et la quotité attribuée aux préposés des ponts à bascule dans chaque amende. Après avoir pris connaissance des réponses de M. le Ministre, jointes au présent rapport (*état* n° 4), d'où il résulte que s'il y a augmentation de dépense d'une part, il y a diminution de l'autre, la majorité de la section centrale, regardant le crédit proposé comme une mesure d'administration, l'a adopté. Elle craint cependant que la renonciation des préposés à leur part dans les amendes ne soit peu propre à stimuler leur zèle.

Le chiffre demandé pour étude des projets, etc., est adopté, à l'unanimité, par la section centrale.

Quant à la somme d'un million, demandée pour améliorations et constructions de routes nouvelles, la majorité de la section centrale, considérant que l'état financier du pays ne permet de voter que des sommes urgentes et indispensables, réduit le chiffre pétitionné à 800,000 francs; un membre alloue le crédit demandé par le Gouvernement, et un autre membre n'accorde que 744,556 fr., somme allouée, l'année dernière, pour le même objet.

Remarquant que dans les nouveaux développements, concernant les améliorations et les constructions de routes, on indiquait des travaux à faire pour les inondations de la Senne, et qu'on demandait en outre 40,000 francs pour le même objet à l'art. 12 du même chapitre, la section centrale a demandé à M. le Ministre, pourquoi ces dépenses étaient divisées en deux catégories et quels étaient les travaux projetés à la Senne, qui incombait au service des routes.

Se rendant aux vœux exprimés par plusieurs sections, la section centrale a également demandé à M. le Ministre :

1° Si les emprunts de six et de deux millions, votés pour les routes, ont été appliqués intégralement à l'objet auquel ils étaient destinés ;

2° Si les intérêts de ces capitaux ont été payés, et continueront à l'être, conformément aux lois qui ont autorisé ces emprunts ;

3° Si les produits des barrières ont dépassé les prévisions des Budgets précédents, et en cas d'affirmative, quel emploi il a été fait des excédants.

Vous trouverez les réponses de M. le Ministre jointes au présent rapport (*état*, n° 5). Il en résulte que les emprunts ont été employés et les intérêts payés conformément aux lois existantes; que les produits de barrières ont dépassé les prévisions des Budgets des Voies et Moyens d'un delà de 1,400,000 fr., et que l'État doit au fonds spécial des routes, sur les années précédentes, environ 600,000 francs.

La section centrale s'occupera des observations faites par les sections, sur l'administration du chemin de fer, à l'article spécial concernant cet objet.

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

La première section trouve le chiffre demandé trop élevé, et le réduit à 25,000 francs, en observant que les plantations sont très-mal faites et mal surveillées; elle engage l'administration à prendre des mesures pour que les pieds morts ou détruits, ne soient plus à l'avenir remplacés par des plantes d'essences différentes.

Les 2^{me}, 3^{me} et 6^{me} sections adoptent le chiffre sans observation.

La quatrième section critique aussi le mauvais état des plantations ; elle s'abstient sur le chiffre.

La cinquième section adopte le chiffre demandé, mais elle attire l'attention du Gouvernement sur le peu de soin qu'on met à faire les plantations.

La section centrale appelle également l'attention du Gouvernement sur la nécessité de surveiller les plantations, qui, en général, sont très-mal faites. Elle engage le Gouvernement à faire un meilleur choix des essences de bois qui conviennent aux localités. S'étant fait produire quelques baux de l'entretien des routes, elle a remarqué que l'art. 5 des conditions concernant les plantations n'est pas régulièrement exécuté. Cet article est ainsi conçu :

« Les nouvelles plantations seront établies en saison favorable ; les trous
» destinés à recevoir les arbres auront au moins un mètre en tous sens ; ils de-
» vront être ouverts au moins 60 jours à l'avance. La terre qui en proviendra
» sera scrupuleusement nettoyée, en enlevant tout ce qui pourrait nuire à la
» croissance de l'arbre ; le fond sera rempli de gazon et de bonne terre végé-
» tale sur une hauteur de cinquante centimètres. »

Cette dernière stipulation, qui est indispensable pour assurer la bonne croissance des arbres, n'est nullement observée par les entrepreneurs.

La section centrale pense que, pour éviter à l'avenir la mauvaise croissance des arbres dont on se plaint de tous côtés, il conviendrait d'ajouter au cahier des charges que les trous devront être entièrement remplis par des gazons et de la bonne terre végétale, dans les terrains arides et dans les endroits où l'on a fait de grands déblais ; elle pense aussi que, pour les élagages, on devrait mieux se conformer à la nature du sol. Elle alloue le crédit demandé par le Gouvernement.

DEUXIÈME SECTION.

CANAUX, RIVIÈRES ET FOLDERS.

ART. 3.

Un membre de la section centrale propose de remplacer les articles 3 à 11 inclusivement par le libellé suivant :

ART. 3.	{	A. Entretien ordinaire des canaux fr.	350,400	»
		B. Personnel	130,000	»
		C. Étude des projets	25,000	»
		D. Constructions, améliorations et réparations ex- traordinaires des canaux, rivières et autres voies navigables	732,000	»
		Ensemble. fr.		

Ce qui forme le même chiffre que celui proposé par le Gouvernement pour le même objet. Cette proposition est mise aux voix et rejetée.

La première section demande des renseignements plus détaillés sur la nécessité des majorations, qui ne lui paraissent pas justifiées ; elle charge son rapporteur de rechercher et de s'enquérir à la section centrale, si le chiffre de 317,910

francs a réellement été voté l'année dernière , et s'il n'y a pas erreur dans cette mention .

La deuxième section demande aussi des renseignements sur l'augmentation ; elle charge son rapporteur de demander à la section centrale que M. le Ministre s'explique sur ses intentions relatives à la canalisation de la Campine.

La troisième section propose qu'on fasse autant d'articles distincts qu'il y a de canaux dans cet article ; elle demande à connaître les motifs de la majoration.

La quatrième section rejette la majoration pétitionnée pour le canal de Gand au Sas de Gand. Elle fait remarquer qu'on demande 12,000 francs pour travaux de dévasement, et que par la loi du 1^{er} juin 1839, n^o 127, il a déjà été voté un crédit de 217,000 francs, pour travaux de dévasement et réparations des berges, à effectuer à ce canal, et qu'on ne trouve pas un mot dans les nouveaux développements du Ministre pour indiquer quel emploi aurait été fait de ce crédit, ni qu'il aurait été insuffisant. Elle demande pourquoi le chiffre des traitements du personnel, qui a été porté depuis le traité à deux Budgets successifs, ceux de 1839 et de 1840, a dû être augmenté, précisément en 1841. Elle fait observer que d'ailleurs il y aurait toujours exagération dans la demande, puisque le total des traitements est indiqué par le Ministre comme s'élevant à 7,200 francs, et qu'il augmente le crédit du chef des traitements de toute cette somme, et non pas seulement de la somme qui serait le résultat des nouveaux traitements ou de majorations des traitements.

La quatrième section trouve que la majoration demandée pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, est motivée sur des raisons qui laissent à désirer. Elle fait remarquer que sur les 60,000 francs votés à l'art. 3, chapitre III, du Budget de 1840, 26,000 francs étaient destinés à des travaux à ce canal en dehors de l'entretien ordinaire, outre une autre somme de 26,000 francs déjà votée avec cette destination pour 1839. Les crédits étaient-ils insuffisants ? En a-t-il été fait usage pour cette destination, et à quels travaux ? Cette section fait remarquer, au surplus, que l'entretien ordinaire vient d'être adjugé, en 1840, pour une somme double de ce qui est entretien éventuel ; elle voudrait connaître les motifs de cette augmentation, et si elle tient, par exemple, à ce que les conditions de l'adjudication sont plus onéreuses que ci-devant pour l'adjudicataire. Elle voudrait savoir aussi si les règles pour distinguer les dépenses d'entretien des autres, sont suffisamment précisées ; que, quant à l'augmentation des traitements du personnel, M. le Ministre n'ayant pas expliqué quels traitements il voulait augmenter, et de combien, la section ne pouvait se prononcer sur ce chiffre.

La quatrième section fait également observer que la somme demandée pour le canal de Pommerœul à Antoing est la même que celle votée en 1839 et en 1840 ; en supposant qu'il sera encore dépensé pour 34,000 francs d'améliorations et 40,000 francs d'entretien extraordinaire. Elle désire connaître l'emploi du crédit pour l'entretien extraordinaire et les améliorations faites en 1839 et 1840. Elle s'en réfère au surplus aux observations faites pour les autres canaux ci-dessus. Pour ce qui regarde la Sambre canalisée, la même section désire que la section centrale se fasse produire l'adjudication des travaux et l'indication de l'emploi des crédits votés jusqu'ici depuis la cession de la Sambre.

La cinquième section, n'ayant pas reçu les nouveaux développements du Ministre, se trouve dans l'impossibilité d'apprécier l'opportunité des majorations

portées aux différents articles de ce chapitre ; elle charge son rapporteur de se les faire produire à la section centrale, d'examiner attentivement si ces majorations sont suffisamment justifiées et d'attirer l'attention de la section centrale sur les dépenses demandées pour le personnel. Elle s'abstient sur tout ce chapitre.

La sixième section ne fait aucune observation.

La section centrale, avant de se prononcer sur l'augmentation si considérable demandée pour le service des canaux et rivières, qui font l'objet des art. 3 jusqu'à l'art. 11 de la section 2 inclusivement, a demandé à M. le Ministre :

1^o Communication des pièces constatant, non-seulement l'utilité mais surtout l'urgence des travaux extraordinaires qui sont indiqués dans les nouveaux développements du Budget concernant ces articles ;

2^o Des explications justificatives sur le crédit pétitionné pour solde de la créance de l'entrepreneur Delbrouck.

Après avoir mûrement examiné les réponses de M. le Ministre, jointes au présent rapport (*état* n^o 6), la section centrale adopte les chiffres proposés par le Gouvernement, en observant toutefois que le Gouvernement devrait éviter autant que possible les adjudications sur bordereaux de prix, qui demandent une surveillance active et une grande probité des fonctionnaires, souvent subalternes, qui doivent constater les travaux.

Un membre de la section centrale, voulant se conformer au vœu exprimé par la deuxième section, a demandé à M. le Ministre, lorsqu'il s'est rendu dans son sein, de vouloir bien s'expliquer sur ses intentions relatives à la canalisation de la Campine. M. le Ministre a répondu que jusqu'ici aucune résolution définitive n'avait été prise, mais qu'il croyait cependant que cette canalisation devait avoir la priorité.

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

La première section rejette, à l'unanimité, la majoration de 14,000 francs, demandée pour primes à accorder pour construction de bateaux, ainsi que la somme de 5,000 francs à distribuer sous forme de primes aux entrepreneurs de halage ; la majorité de cette section ne veut pas que la somme de 96,000 francs accordée au Budget de 1840 soit augmentée cette année. Elle rejette en conséquence toute majoration.

La deuxième section trouve le chiffre exorbitant et demande des explications.

La troisième section alloue le crédit demandé pour le canal de Charleroy, mais elle rejette la somme demandée comme primes pour construction de bateaux.

La quatrième section fait observer que les obligations de l'État étant celles qui incombaient à la société concessionnaire avant la reprise du canal, il reste à justifier pourquoi il doit en coûter plus à l'État qu'à cette société pour l'entretien et le personnel. Cette section demande un tableau comparatif de la dépense d'entretien et de personnel, tant sous le régime de la société que sous le régime que le Ministère se propose de suivre en 1841. Elle rejette le crédit nouveau pour primes, en faisant remarquer qu'il se construira toujours pour ce canal comme pour les autres voies navigables, autant de bateaux qu'il en sera nécessaire pour le besoin des transports. Les primes pour le halage ne lui paraissent pas non plus justifiées. C'est un système de dépense qu'on pourrait étendre en-

suite aux autres voies navigables. Le halage est aux frais des bateliers qui ont intérêt à donner cette prime, si elle est nécessaire, pour stimuler le zèle des entrepreneurs de halage.

Les cinquième et sixième sections chargent leurs rapporteurs de prendre tous les renseignements et éclaircissements nécessaires.

La section centrale a fait observer que l'arrêté du 23 mars 1840, qui institue les primes pour construction de bateaux sur le canal de Charleroy, dispose que cette dépense sera prélevée sur le crédit alloué pour l'exploitation de ce canal, et comme il n'a rien été demandé ni alloué spécialement par la Législature pour cette dépense, que par conséquent on aura dû imputer sur les crédits généraux, rejette la somme de 14,000 francs pétitionnée pour cet objet, en émettant le vœu que l'arrêté précité, qui doit cesser d'avoir effet en 1841, ne soit plus renouvelé. Elle rejette également le crédit de 5,000 francs demandé pour primes à accorder aux entrepreneurs de halage.

La section centrale, avant de se prononcer sur le chiffre pétitionné pour l'entretien et l'exploitation de ce canal, s'est fait produire un tableau du personnel sous le régime de la société. Elle a demandé également si le crédit alloué pour ce canal en 1840 a été suffisant, et quel en a été l'emploi ?

Après avoir examiné les renseignements fournis par le Gouvernement, qui lui ont paru satisfaisants, et que l'on trouvera joints au présent rapport (*état n° 7*), elle alloue le restant du crédit demandé s'élevant à 116,036 francs.

ART. 5. — *Service de l'Escaut.*

La première section demande des renseignements sur la nécessité d'accorder encore, pour l'exercice 1841, une somme égale à celle allouée l'année dernière.

Les 2^{me} et 3^{me} sections adoptent le chiffre en chargeant leurs rapporteurs de réclamer le détail des travaux d'amélioration.

La quatrième section ne peut se prononcer sur la partie du crédit qui est destinée aux travaux d'amélioration, et qui est évaluée à 120,500 francs pour les 2^{me} et 3^{me} biefs, et à 39,500 francs pour les 4^{me} et 5^{me} biefs. Elle engage la section centrale à se faire produire les projets qui n'étaient point encore parvenus au Ministère lors de la confection du cahier d'explications. Cette section fait remarquer que, si les travaux aux 2^{me} et 3^{me} biefs sont estimés en totalité à 120,500 francs, il semblerait qu'on devrait en déduire, pour le Budget de 1841, la partie du crédit se montant à 53,500 francs votée au Budget de 1840, et qui a pu être employée au 2^{me} bief.

Cette section pense que l'état antérieur de l'écluse d'Antoing n'est aucunement cause des inondations des vallées de l'Escaut et de la Scarpe, cette écluse ayant été mise dans cet état plus d'un siècle avant qu'on n'ait eu à se plaindre des inondations.

Les cinquième et sixième sections ne font aucune nouvelle observation.

La section centrale, avant de se prononcer sur cet article, a demandé à M. le Ministre si les projets des travaux à faire à l'écluse de mer et à celle d'Antoing étaient déjà parvenus au Ministère, et si ces travaux pouvaient être entrepris cette année ?

Par ces renseignements, joints au présent rapport (*état n° 8*), il résulterait que la somme demandée, d'après les nouveaux développements du Ministre,

pour les 2^{me} et 3^{me} biefs, s'élevant à fr. 120,500 »
serait employée comme suit :

1 ^o Aux travaux de dévasement entre l'écluse d'Antoing et la grande écluse de Tournay fr.	15,428 66	} 40,122 10
2 ^o Aux travaux de curement de la dérivation autour de Tournay	24,693 44	

Il resterait donc comme somme à affecter à l'élargissement du débouché de l'écluse d'Antoing et à la restauration de l'écluse de mer fr. 80,377 90

En déduisant de ce chiffre la somme de 16 mille francs, estimée nécessaire pour la restauration de l'écluse d'Antoing 16,000 »

Il resterait donc pour l'écluse de mer fr. 64,377 90

mais comme M. le Ministre a fait prévoir que la somme indiquée pour les travaux de dévasement entre Antoing et Tournay, estimée primitivement à fr. 15,426 66 c^s pourrait s'élever à 38,500 francs; que d'ailleurs, par suite des observations faites par le Gouvernement français, la somme de 16,000 francs, indiquée pour les ouvrages à faire à l'écluse d'Antoing, pourrait également être insuffisante, la section centrale a dû s'abstenir d'émettre un vote, en attendant que le Gouvernement soit à même de donner des éclaircissements satisfaisants. Cette abstention parut d'autant plus fondée, que M. le Ministre a fait connaître verbalement à la section centrale que la dépense à faire pour la restauration de l'écluse de mer, serait inférieure à celle présumée nécessaire. La section centrale attend les renseignements promis par M. le Ministre lors de la discussion publique de son Budget.

ART. 6. — *Service de la Lys.*

La première section demande l'ajournement pour la somme de 90,000 francs pétitionnée pour la construction d'un barrage mobile à Vive-St-Éloy, construction qu'elle ne croit pas urgente.

Les 2^{me} et 3^{me} sections adoptent le chiffre, tout en demandant des renseignements sur la nécessité des travaux.

La quatrième section ne peut se rendre compte qu'il faille chaque année précisément 10,000 francs pour travaux ordinaires aux écluses de Commines, Menin et Harlebeek, y compris le pont tournant à Tournay, sans rien comprendre pour l'entretien ordinaire de la rivière, même dans la Flandre occidentale, tandis que dans la Flandre orientale on porte 9,945 francs pour travaux à la rivière, divisés en deux lots. On engage la section centrale à se faire expliquer en quoi consistent des travaux d'entretien si considérables; cette section réserve son vote quant à l'établissement d'un barrage à Vive-St-Éloy.

Les cinquième et sixième sections ne font aucune nouvelle observation.

La section centrale, après avoir reconnu l'utilité du barrage proposé, alloue le chiffre demandé par le Gouvernement, comme destiné à continuer le système de canalisation déjà commencé pour cette rivière. Elle subordonne néanmoins le vote de cette allocation au cas où les ressources du Budget des Voies et Moyens permettraient de faire face à la dépense; elle appelle l'attention du Gouverne-

ment sur l'utilité d'établir un péage pour couvrir en partie la dépense de ce barrage, ainsi que sur l'offre faite par les rousseurs, de contribuer à la dépense dont il s'agit.

ART. 7. — *Service de la Meuse.*

La première section charge son rapporteur de demander des explications et des renseignements détaillés sur les nouvelles dépenses proposées, et la nature des travaux à exécuter dans les provinces de Namur et de Liège.

La deuxième section adopte sans observation.

La troisième section fait les mêmes observations que la première; elle désire connaître le détail du personnel.

La quatrième section fait remarquer que le Budget de 1840 présentait déjà une augmentation de 50,000 francs sur celui de 1839. Elle demande l'état de l'emploi des crédits extraordinaires déjà votés; elle s'étonne qu'il faille 5,880 fr. pour le personnel de 1841, tandis que 480 francs auraient suffi en 1840. Elle demande également si ce personnel a déjà été employé en 1840, et sur quel crédit il a été payé? Les études pour les travaux à la Meuse n'étant pas terminées, ni le plan général de ces travaux arrêté, cette section pense qu'il n'y a pas lieu, dans cet état de la question et de nos finances, à voter les 200,000 fr. demandés, d'autant moins qu'un de ses membres a énoncé l'opinion qu'il s'agit de commencer des travaux qui s'élèveront à plusieurs millions.

Les cinquième et sixième sections ne font aucune observation.

La section centrale, se référant aux explications de M. le Ministre sur le personnel, jointes au présent rapport (*état n° 9*), alloue le crédit pétitionné à ce sujet, et après avoir appris verbalement de M. le Ministre que les travaux d'amélioration auxquels le crédit de 200,000 francs est destiné, sont des travaux partiels et isolés, qui ne se rattachent aucunement à un système général de perfectionnement pour la navigabilité de cette rivière, et ne peuvent par la suite engager l'État dans d'autres dépenses, alloue, à la majorité, le restant du crédit. Un membre s'est abstenu.

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

Toutes les sections allouent le crédit demandé.

La section centrale l'adopte également; elle émet à cette occasion le vœu de voir arrêter un plan et un règlement définitifs sur l'entretien des rives de la Meuse.

ART. 9. — *Service de la Dendre.*

Les 1^{re}, 3^{me} et 6^{me} sections adoptent le chiffre demandé sans observation.

Les deuxième et cinquième sections demandent des explications sur le personnel.

La quatrième section adopte également, dans la supposition que le chiffre n'excède pas celui qui était dépensé lorsque la Dendre était administrée par la province.

La section centrale, après avoir eu recours aux nouveaux développements sur le personnel, alloue, à l'unanimité, le chiffre demandé.

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

Cet article est adopté par toutes les sections et par la section centrale.

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

La première section demande des renseignements sur les travaux à faire, qu'elle croit considérables; elle pense que l'état financier du pays ne permet pas d'entreprendre des travaux de cette espèce, sans une absolue nécessité.

La deuxième section demande des renseignements sur les travaux à faire.

La troisième section exprime le vœu de voir améliorer la navigation du Demer; elle demande à connaître les travaux d'amélioration, et elle engage le Gouvernement à examiner s'il n'y aurait pas lieu d'établir quelques péages pour retrouver en partie les intérêts des capitaux qu'on y emploie.

La quatrième section rejette l'allocation, en observant que dans l'état actuel de nos finances l'on ne peut admettre que les dépenses de nécessité absolue, et qu'en tout cas l'on ne pourrait voter la dépense que lorsque les travaux d'amélioration seraient indiqués.

La cinquième section appelle l'attention de la section centrale sur la proposition faite par l'honorable M. De Puydt, et rappelée par l'honorable M. Zoude dans la séance du 25 novembre dernier, tendant à revenir à l'exécution de la loi du 30 floréal an X, et d'appliquer aux canaux le système adopté pour les routes ordinaires; elle engage le Gouvernement à faire de cette proposition l'objet d'une étude et d'une instruction spéciale, et de présenter un projet de loi à cet égard.

La sixième section ne fait aucune nouvelle observation.

Avant d'émettre un vote, la section centrale a fait demander à M. le Ministre:

1^o Quel sera le montant de la dépense pour améliorer chacune des rivières désignées dans les développements concernant cet article, c'est-à-dire la Dendre, le Ruppel et les Nèthes; et si en cas d'abandon des travaux entrepris à cette fin, les fonds pétitionnés ne seraient pas perdus pour l'État sans fruit pour la navigation?

2^o Si le Gouvernement entendait intervenir directement dans les travaux qui restent à faire à la petite Nèthe, ou seulement accorder un subside à la province pour ces travaux?

La section centrale s'étant assurée, tant par les réponses faites par M. le Ministre aux questions susmentionnées et jointes au présent rapport (*état n^o 10*), que par ses explications verbales, que la canalisation des rivières de second ordre serait d'une grande utilité, et que les travaux partiels qu'on propose à ce sujet seront calculés et réglés de manière à ce que, dans aucun cas, ils ne soient stériles pour la navigation, alloue le crédit demandé; elle prend note de ce que le subside de 30,000 francs, pour compléter les travaux de canalisation de la petite Nèthe, ne sera accordé que comme subside à la province.

Quant au vœu exprimé par la 5^e section, de voir constituer un fonds spécial pour les canaux, et d'employer les excédants de leur produit à la construction de nouvelles voies navigables, ainsi que cela se pratique pour les routes pavées, la section centrale, tout en reconnaissant l'utilité d'une pareille mesure, pense que le moment n'est pas favorable; que d'ailleurs la question est trop grave pour être soulevée à l'occasion de l'examen d'un Budget, et qu'il appartient au Gou-

vernement surtout de s'occuper d'une pareille mesure, lorsque le moment lui paraîtra opportun.

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

Les 1^{re}, 2^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections rejettent la somme demandée. Elles pensent que les ouvrages à faire à la Senne, rivière qui n'est ni navigable, ni flottable, ne doivent pas être à charge du Gouvernement.

Une section demande si l'on exécute les règlements sur les cours d'eau, et si les usiniers n'ont point changé les points de repère, qui ont été fixés anciennement.

La troisième section demande si la somme de 40,000 fr. suffira pour tous les travaux, ou n'est indiquée que comme un commencement de dépenses.

La section centrale, avant d'émettre son vote, a voulu s'assurer :

1^o Si les travaux projetés pour obvier aux inondations de la Senne, seront restreints aux ouvrages indiqués page 49 du Mémoire concernant cette rivière :

2^o Si le Gouvernement a par-devers lui les moyens de forcer la province, les communes riveraines et les maîtres d'usines, à contribuer dans cette dépense ;

3^o S'il y a obligation pour l'État d'en supporter une partie, alors que ladite rivière n'est ni navigable, ni flottable.

Après avoir pris connaissance des réponses de M. le Ministre, jointes au présent rapport (*état* n° 11), elle alloue le crédit pétitionné, sous la condition expresse que les travaux soient restreints à ceux indiqués dans le rapport des ingénieurs, concernant cette rivière, y compris les travaux afférents qui incombent au service des routes, et qu'en outre, la province, les communes riveraines, les maîtres d'usines et autres intéressés, concourent à la dépense avec l'État.

ART. 13. — *Service des bacs et bateaux de passage.*

Cet article est adopté par toutes les sections ainsi que par la section centrale.

ART. 14. — *Service des polders.*

Le chiffre a été adopté par toutes les sections, pour autant que cette dépense incombe à charge de l'État.

La section centrale s'étant assurée de ce fait, par les explications ministérielles, jointes au présent rapport (*état* n° 12), alloue le crédit demandé.

TROISIÈME SECTION.

<i>Ports et côtes.</i> ART. 15.	{	A. <i>Port d'Ostende.</i>
		B. <i>Port de Nieuport..</i>
		C. <i>Côte de Blankenberg,</i>
		D. <i>Personnel des ports et côtes.</i>

La première section fait remarquer que, dans la somme demandée l'année dernière, un chiffre de 36,000 francs était porté pour dépense extraordinaire, et que cependant l'allocation de cette année n'a pas été diminuée à concurrence de ce chiffre.

La deuxième section demande des renseignements sur l'augmentation du personnel.

Les troisième et quatrième sections adoptent le chiffre.

La cinquième section charge son rapporteur de demander des explications sur l'emploi qui a été fait de la somme de 111,000 francs, allouée l'année dernière pour des travaux à la côte de Blankenberg.

La sixième section charge son rapporteur de demander en quoi consistent les travaux d'entretien de la côte de Blankenberg.

La section centrale, après avoir puisé ses apaisements tant dans les nouveaux développements du Budget que dans les renseignements du Ministre, joints au présent rapport (*état n° 13*), alloue le crédit pétitionné, y compris la majoration pour le personnel.

ART. 16. — *Phares et fanaux.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

QUATRIÈME SECTION.

BÂTIMENTS CIVILS.

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

La première section demande un état détaillé de l'emploi des sommes votées aux Budgets antérieurs.

Les 2^{me}, 3^{me}, 4^{me} et 6^{me} sections adoptent le chiffre.

La cinquième section rejette la majoration.

La section centrale adopte le chiffre pétitionné.

ART. 18. — *Constructions nouvelles et travaux d'améliorations.*

Les première et deuxième sections rejettent la somme de 20,000 francs portée pour les n°s 2 et 3 des développements.

La troisième section demande que le Gouvernement s'explique sur la nécessité des constructions proposées pour les bâtiments du Ministère des Finances.

Les quatrième et cinquième sections allouent le même chiffre que l'année précédente.

La sixième section ne fait aucune observation.

La section centrale, après avoir obtenu de M. le Ministre les explications demandées, et qui sont jointes au présent rapport (*état n° 14*), alloue le crédit pétitionné avec une réduction de 5,000 francs, à laquelle le Gouvernement s'est rallié.

CINQUIÈME SECTION.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 19.

Les 1^{re}, 2^{me} et 5^{me} sections rejettent, à l'unanimité, la majoration demandée.

La troisième section désire que le Gouvernement ne se montre point prodigue de promotions ; les travaux publics devant aller en diminuant , il y aurait plus tard des fonctionnaires sans travail.

La quatrième section rejette également la majoration , en faisant observer qu'il n'y a lieu à promotion que lorsque des places sont devenues vacantes , et que ces promotions n'entraînent aucune augmentation de dépense ; qu'il doit en être des fonctions dans les ponts et chaussées comme dans les autres administrations publiques , qu'on ne doit pas créer des places nouvelles pour procurer de l'avancement aux fonctionnaires existants.

La sixième section , ayant appris par les développements du Budget que 34,718 francs de la majoration demandée sont destinés à des promotions , nominations et indemnités accordées en 1840, fait observer qu'il eût été plus régulier de différer ces promotions jusqu'après l'allocation des fonds nécessaires pour parfaire les traitements auxquels ces nominations donnent lieu.

Pour se conformer aux observations des sections et s'éclairer davantage sur l'article en discussion , la section centrale a demandé au Gouvernement :

1^o Le montant de la somme destinée aux élèves des ponts et chaussées détachés sur les travaux ; si cette mesure a déjà été exécutée et combien il a été dépensé de ce chef ;

2^o Quelle a été la nécessité ou du moins l'utilité des promotions et nominations dont il est fait mention dans les nouveaux développements à l'appui du Budget ;

3^o Un état du personnel des ponts et chaussées , avec indication des attributions , résidences , traitements et indemnités.

Après avoir pris connaissance des réponses de M. le Ministre , jointes au présent rapport (*état n^o 15*) , la section centrale réduit le chiffre demandé à 451,000 fr., savoir :

1 ^o La somme accordée au Budget de l'année dernière . . . fr.	415,150 »
2 ^o Les promotions et nominations déjà faites.	34,718 »
3 ^o Pour indemnité aux élèves détachés sur les travaux pour former une somme ronde.	1,132 »
	fr. . . . 451,000 »

La section centrale a jugé cette réduction nécessaire , pour mettre fin aux nominations et promotions dans un corps dont le personnel entraîne une dépense considérable pour le Trésor , et qui suffit aux besoins réels du service.

Elle regrette que des nominations et des promotions nombreuses aient été faites en 1840 , sans attendre les allocations à voter par la Législature ; elle exprime le vœu que le Gouvernement ne pourvoie dorénavant aux vacatures éventuelles qu'en cas d'absolue nécessité.

CHAPITRE III.

CHEMINS DE FER. — POSTES.

Chemins de fer.

SECTION PREMIÈRE.

ARTICLE PREMIER. — *Entretien des railway , des stations et de leurs dépendances.*

La première section adopte sans observation.

La deuxième section adopte également, mais elle appelle l'attention de la section centrale sur la nécessité d'augmenter le prix des places dans les chars-à-bancs, depuis que ces voitures sont vitrées; elle exprime le vœu qu'on introduise des simplifications économiques dans l'administration et la direction des chemins de fer.

La troisième section désire que le Gouvernement avise aux moyens, soit par économie d'administration, soit par l'augmentation des recettes, d'arriver à l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834.

La quatrième section demande que la section centrale se fasse justifier en détail cette augmentation; elle fait observer que l'on ne devrait pas tant s'occuper de la double voie, avant que notre chemin de fer ne soit rallié avec l'Allemagne.

La cinquième section, effrayée de l'élévation du chiffre et des majorations, charge son rapporteur d'attirer sur ce point toute l'attention de la section centrale. Elle estime aussi qu'il y a lieu à stater les travaux de construction des doubles voies, jusqu'au complet achèvement des lignes votées.

La sixième section regrette de ne pas avoir reçu les renseignements promis par M. le Ministre.

La section centrale alloue, à l'unanimité, le premier article dont le chiffre est réduit à 750,000 francs dans les nouveaux développements du Budget. Elle engage le Gouvernement à diriger dès à présent toute son attention sur les moyens de faire produire au chemin de fer de quoi couvrir les intérêts avec l'amortissement des capitaux employés à cette vaste entreprise, aussitôt qu'elle sera achevée. Elle pense que dans l'état actuel de nos finances, il importe de ne pas étendre les doubles voies au delà des besoins réels.

2^{me} ARTICLE. — *Dépenses de locomotion.*

3^{me} ARTICLE. — *Dépenses de perception.*

La première section fait observer qu'il résulte des calculs auxquels un des membres s'est livré, que les frais de perception ne s'élevaient, l'année dernière, qu'à 8 p. % environ du revenu brut, tandis que d'après le chiffre pétitionné au Budget de 1841, ils dépasseraient 10 p. %; qu'il serait facile de diminuer ces frais, en imitant l'exemple de l'Angleterre, où des bureaux pour le débit des coupons sont établis par des particuliers, auxquels il n'est donné qu'un p. % de recette.

La deuxième section appelle aussi l'attention de la section centrale sur les frais de perception.

Les 3^{me}, 4^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections font les mêmes observations.

La section centrale, afin de s'éclairer sur un objet si important, et de se procurer les renseignements demandés par différentes sections, tant à propos de ce chapitre qu'antérieurement, a demandé à Monsieur le Ministre :

1^o Si les employés du chemin de fer sont exemptés de payer leur place; si cette exemption s'étend au delà du ressort de leur emploi, notamment à des voyages étrangers à leur service;

2^o Pourquoi la dépense de perception est majorée dans une proportion plus forte que celle de locomotion, en sorte que les frais de perception qui n'étaient que de 8 p. % du produit brut, s'élèveraient à plus de 10 p. % d'après le crédit proposé;

3^e Elle a fait remarquer que si les sections à ouvrir en 1841 équivalaient à une section ordinaire, c'est-à-dire à $\frac{1}{12}$ en plus de l'exploitation actuelle, ainsi qu'il est énoncé dans les développements du Budget, il semblait rationnel d'observer la même proportion dans la dépense.

Après avoir pris connaissance des réponses du Gouvernement, jointes au présent rapport (*état n° 16*), la section centrale adopte les articles 2 et 3, tels que les chiffres en ont été réduits dans les nouveaux développements du Budget; elle émet le vœu que le Gouvernement prenne le plus tôt possible les mesures nécessaires pour garantir les paiements des places lorsque des employés ou fonctionnaires du chemin de fer font des voyages étrangers à leur service.

Un membre de la section centrale, animé du désir de faire produire au chemin de fer de quoi couvrir la dépense, a émis l'idée de confier la recette pour les places aux receveurs de l'enregistrement dans les grandes stations, et le transport des marchandises à l'administration des postes.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur la réalisation de cette combinaison, ou de toute autre mesure qui aurait pour résultat d'assurer les deniers de l'État, et de diminuer les frais de perception, que l'on trouve exorbitants.

SECTION II.

Postes.

ARTICLES 1, 2, 3, 4 et 5.

La première section demande que les lettres soient déposées à la maison communale, et que le garde-champêtre soit chargé de les distribuer, ce qui amènerait une grande économie dans les frais de la poste rurale; elle rejette la somme pétitionnée pour les frais de tournée des inspecteurs.

La deuxième section adopte le chiffre demandé; elle émet le vœu que non-seulement le service rural soit quotidien, mais qu'on introduise en outre des améliorations, sous le rapport de la promptitude, pour la remise des dépêches.

Les troisième et cinquième sections adoptent sans nouvelles observations.

La quatrième section adopte également; elle fait observer cependant que le chiffre demandé par l'art. 3 devrait diminuer, depuis que ces transports se font en grande partie par le chemin de fer.

La sixième section appelle l'attention du Ministère sur le sort des maîtres de postes aux chevaux; elle demande que les travaux de la commission nommée à ce sujet par le précédent Ministère, soient activés de manière à amener un prompt résultat; elle rejette la majoration demandée pour la poste rurale, en faisant observer que l'organisation définitive de ce service peut être différée jusqu'au moment où notre situation financière sera plus favorable.

La section centrale, après s'être éclairée par plusieurs renseignements demandés à M. le Ministre, et qui sont joints au présent rapport (*état n° 17*), alloue les crédits pétitionnés pour la poste; elle fait remarquer que le service rural ne peut être efficace et vraiment utile que lorsqu'il y aura un service quotidien dans toutes les communes du royaume, conformément au vœu de la loi du 29 décembre 1835; sans ce service l'on ne peut nullement compter sur l'arrivée des dépêches à leur destination; ce qui diminue de beaucoup l'utilité de la poste rurale.

CHAPITRE IV.

MINES. — CONSEIL DES MINES.

ARTICLE PREMIER.

La première section réduit le chiffre demandé à 45,000 francs.

Les deuxième et quatrième sections rejettent la majoration.

La troisième section demande des explications.

La cinquième section rejette également la majoration, en faisant observer que les conseillers honoraires n'ont droit, d'après la loi, à aucun traitement ni indemnité; elle charge son rapporteur de demander des explications sur l'emploi du chiffre porté sous le litt. B.

La sixième section rejette la majoration, en observant qu'il n'existe pas plus de raison pour accorder une indemnité à ces fonctionnaires qu'aux juges suppléants près des tribunaux de 1^{re} instance.

La section centrale, après avoir demandé à M. le Ministre des renseignements sur la base et le mode de paiement des indemnités à accorder aux conseillers honoraires, et que l'on trouvera joints au présent rapport (*état n° 18*), a reconnu la nécessité de leur accorder des indemnités pour frais de route et de séjour, mais il lui paraît contraire à la nature de leur institution de leur accorder une rétribution quelconque pour siéger au conseil ou rédiger un rapport; pour ces motifs elle réduit le chiffre demandé à ce sujet à 1200 francs, somme employée l'année dernière pour frais de route et de séjour. La section centrale alloue le restant du crédit pétitionné.

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

Toutes les sections rejettent la majoration demandée pour cet article. Une d'elles demande des explications. Une autre renouvelle l'observation d'arrêter des cadres pour les fonctionnaires publics.

La section centrale, ayant pris connaissance des explications ultérieures de M. le Ministre, jointes au présent rapport avec un état des ingénieurs et conducteurs des mines, où se trouvent indiqués leurs attributions, résidences et traitements respectifs (*état n° 19*), alloue le crédit demandé, en observant toutefois que l'augmentation du cadre du personnel, établi par l'arrêté royal du 4 juin dernier, lui paraît trop étendu et au delà des besoins réels du service.

ART. 3. — *Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement.*

Les 1^{re}, 2^{me}, 3^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections ne font pas d'observation.

La quatrième section fait remarquer que cet article, qui se trouvait pour la première fois au Budget de 1840, était destiné à deux objets :

1^o Pour accorder des subsides aux caisses de prévoyance, afin de former un premier noyau et d'assurer ainsi la durée de ces institutions; subsides qui, d'après les explications ministérielles de l'an dernier, ne seraient qu'une fois payés et ne devraient plus se reproduire par la suite;

2^o Pour secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement.

Cette section pense donc qu'il n'y a que la partie destinée, d'après les prévisions du Ministre, à ce dernier objet, qui devrait être reproduite au présent Budget. Elle charge son rapporteur de se faire fournir un état de l'emploi du crédit voté en 1840. Cet état, pour mieux éclaircir la question, devrait, en regard de chaque subside accordé par l'État, indiquer les autres ressources de chaque caisse de prévoyance et les sacrifices faits par les sociétés qu'elles intéressent. Elle n'alloue que le crédit indiqué pour récompenses d'actes de dévouement.

La section centrale, avant d'émettre son vote sur cet article, a fait demander à M. le Ministre l'état de l'emploi qui a eu lieu du même crédit au Budget de 1840, en faisant remarquer que, d'après les explications données alors, l'allocation pour subsides aux caisses de prévoyance ne devait plus se renouveler. Après avoir pris connaissance des renseignements ultérieurs de M. le Ministre, joints au présent rapport (*état n^o 20*), elle alloue le crédit demandé, en faisant observer toutefois qu'elle n'entend nullement se lier pour l'avenir, comme les explications du Ministre paraissent le faire prévoir.

ART. 4. — *Impressions, achats des livres, instruments, etc.*

Quatre sections adoptent sans observation. Une section demande l'état de l'emploi du crédit de 1840.

La 5^e section réduit le chiffre à 5,000 francs.

La section centrale, ayant obtenu l'état de l'emploi de 1840, joint au rapport (*état n^o 21*), adopte l'article, mais elle rejette l'article nouveau : *essais et expériences*, proposé dans les nouveaux développements du Budget, comme étant déjà compris dans le libellé de l'art. 4 précédent.

CHAPITRE V.

INSTRUCTION PUBLIQUE. — LETTRES, SCIENCES ET ARTS.

SECTION PREMIÈRE.

Instruction publique, enseignement supérieur, universités de l'État.

ARTICLE PREMIER.

Les 1^{re}, 2^o et 3^o sections rejettent la majoration demandée. Une d'elles demande des renseignements sur les motifs de majoration, et charge son rapporteur de demander l'état de l'emploi du crédit alloué pour le matériel en 1840, (*état n^o 22*).

La quatrième section rejette également la majoration, en faisant observer que la somme de 7,500 francs demandée pour satisfaire aux engagements contractés, pourra se trouver au moyen d'une diminution sur le litt. C, qui a été successivement élevé depuis plusieurs années, pour satisfaire à des dépenses *extraordinaires* pour le matériel des universités, dépenses qui ne peuvent plus exister aujourd'hui.

La cinquième section rejette non-seulement la majoration demandée, mais aussi les 100,000 francs demandés pour le matériel des universités, qu'elle croit devoir être à charge des villes où les universités sont établies.

La sixième section ne prend aucune résolution. Elle charge son rapporteur de s'assurer si la majoration proposée en faveur de l'enseignement supérieur est dans la limite des arrêtés organiques, qui déterminent le nombre des professeurs et des agrégés près de chaque université.

La section centrale adopte le chiffre accordé l'année dernière pour les universités, avec une majoration de 7,550 francs pour satisfaire aux engagements déjà contractés; mais elle rejette le surplus de la majoration comme pouvant être différé sans inconvénient jusqu'à la révision de la loi sur l'enseignement supérieur.

ART. 2. — *Jurys d'examen.*

Cet article est adopté par toutes les sections ainsi que par la section centrale.

La sixième section a demandé l'état de l'emploi du crédit alloué les années précédentes pour les jurys d'examen.

ART. 3. — *Frais d'inspection des athénées et collèges.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

La sixième section a demandé si les inspections des collèges avaient lieu.

ART. 4. — *Subsides annuels aux établissements d'enseignement moyen et industriels.*

La première section ne prend aucune résolution sur le littera *B*, à défaut des renseignements promis par le discours du Ministre des Travaux Publics.

Les 2^{me} et 3^{me} sections s'abstiennent également, et demandent des renseignements sur l'augmentation du littera *B*, et s'il n'est rien alloué de ce chef sur les fonds de l'industrie.

La quatrième section demande l'état de l'emploi du littera *A*, ainsi que l'emploi qu'on se propose de faire du crédit *B*. Elle demande aussi s'il est dans l'intention du Gouvernement de diminuer le subside de 10,000 francs alloué précédemment à l'école industrielle de Gand; elle demande de même l'état du crédit alloué l'an dernier.

Les 5^{me} et 6^{me} sections rejettent la majoration.

D'après les observations des sections, la section centrale a demandé à M. le Ministre :

1^o S'il n'est plus rien alloué pour l'enseignement industriel sur le crédit accordé pour l'encouragement de l'industrie, et quel est l'emploi qu'on se propose de faire de la somme pétitionnée;

2^o Quels ont été les subsides accordés pour l'enseignement industriel en 1840.

Après avoir pris connaissance des réponses de M. le Ministre, jointes au présent rapport (état n^o 23), la section centrale alloue le crédit demandé.

ART. 5. — *Indemnités aux professeurs démissionnés.*

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 6. — *Enseignement primaire.*

Cinq sections rejettent la majoration. Une adopte. Une autre fait observer que la Chambre étant saisie d'un projet de loi sur l'enseignement primaire, il convient de remettre la majoration jusqu'à ce que les règles qu'il y aura à prescrire au Gouvernement sur l'emploi de ce crédit soient connues.

Trois membres de la section centrale allouent la majoration, trois la rejettent et un s'abstient; de manière que la majoration n'est pas adoptée.

DEUXIÈME SECTION.

ART. 7. — *Lettres et sciences.*

Un membre de la section centrale propose de voter un crédit global pour les sciences et les arts, comme au Budget de l'année dernière. Cette proposition est mise aux voix et rejetée par la majorité de la section centrale.

Les 1^{re}, 3^{me} et 5^{me} sections rejettent toutes les majorations demandées pour cet article.

La deuxième section adopte les majorations demandées sur les littéra *B* et *F*; elle rejette les autres.

La quatrième section rejette toutes les majorations, vu l'état de nos finances, et aucune des majorations proposées ne présentant un caractère d'urgence. Elle demande l'état de l'emploi de ce crédit pour 1840.

La sixième section demande la division de cette section en articles; elle rejette la majoration sur le littéra *A*, et elle demande que le Gouvernement fournisse, chaque année, un état des achats faits au moyen de ce crédit. Elle rejette les majorations sur les littéra *B*, *C*, *D* et *E*. Un membre de cette section reproduit l'observation déjà faite dans une des sessions précédentes, que le directeur de l'observatoire devrait être tenu de donner un cours d'astronomie. Cette section demande un état détaillé de l'emploi du crédit alloué, l'année dernière, pour le littéra *E*; elle adopte le crédit demandé pour le littéra *F*, sous la condition que le Gouvernement prouve que l'État a profité de la publication de ces Chroniques; elle rejette le crédit du littéra *G*, en faisant observer que ce travail paraît incomber aux employés qui reçoivent un traitement en cette qualité.

La section centrale, conformément aux observations des sections, rejette toutes les majorations, et n'alloue que le crédit de 169,000 francs accordé l'année dernière. Elle charge son rapporteur de demander l'état de l'emploi du crédit alloué l'année dernière, au littéra *A*, *sciences et arts*.

TROISIÈME SECTION.

Beaux-Arts.

ART. 8.

Toutes les sections rejettent les majorations sur cet article, comme ne présentant aucun caractère d'urgence.

La cinquième section fait observer que, quant au litt. *B*, le meilleur moyen de former des collections d'objets d'arts d'anciens maîtres, serait d'accorder sur

les crédits généraux des encouragements aux villes qui font des sacrifices pour ces collections ; que par ce moyen on pourrait tripler les collections du pays sans faire entrer l'État dans une nouvelle dépense dont il est difficile de connaître la portée.

La sixième section demande un état de l'emploi du crédit de l'année précédente, sous le litt. A ; elle charge son rapporteur de s'assurer si l'allocation de l'année dernière sous le litt. G, a été dépensée.

La section centrale rejette également toutes les majorations ; elle charge son rapporteur de demander à M. le Ministre, si la somme demandée en 1840, sous le litt. G, a été dépensée.

ART. 9. — *Monument de la place des Martyrs.*

La première section charge son rapporteur de demander communication du contract passé entre le Gouvernement et le sculpteur Geefs, en observant que ces dépenses ont surpassé toute prévision.

La deuxième section demande le compte des dépenses faites et à faire.

La troisième section renvoie aux explications données en 1839.

La quatrième section n'alloue que 11,000 francs pour dernier crédit, en faisant remarquer que, suivant l'état sommaire qui se trouve au rapport sur le Budget de l'année dernière, pag. 20, cette somme doit être suffisante.

La cinquième section alloue le crédit, et charge son rapporteur de s'assurer si, au moyen de ce subside, le monument sera entièrement achevé.

La sixième section demande le devis de tous les travaux encore à faire, pour achever le monument.

La section centrale demande des explications et un devis estimatif de la dépense qui reste à faire pour achever le monument, en faisant remarquer que, suivant les explications de l'année dernière, mentionnées par la quatrième section, il ne resterait plus qu'à couvrir une dépense d'environ 11.000 francs. Après avoir pris connaissance des renseignements de M. le Ministre, la section centrale adopte le chiffre demandé, et ce, par quatre voix contre trois. (*État n° 24.*)

ART. 10. — *Subsides aux villes et communes dont les ressources sont insuffisantes pour la conservation des monuments.*

Les première et cinquième sections adoptent le chiffre demandé.

Les deuxième et troisième sections rejettent la majoration comme n'étant pas suffisamment justifiée.

La quatrième section rejette également cette majoration comme ne présentant aucun caractère d'urgence.

La sixième section demande l'indication des principaux monuments qu'on veut restaurer.

La section centrale adopte la majoration et renvoie à la page 62 des nouveaux développements du Budget, pour l'observation de la sixième section.

ART. 11. — *Érection des monuments historiques et statues à la mémoire des Belges qui se sont illustrés, etc.*

Ce crédit nouveau est rejeté par toutes les sections et par la section centrale.

La quatrième section fait remarquer que les crédits généraux , votés jusqu'ici aux Budgets , ont suffi pour permettre au Gouvernement d'accorder quelques encouragements modérés pour semblables monuments ; qu'une augmentation si considérable , au moment où l'on doit augmenter les contributions pour faire face aux dépenses ordinaires , lui paraît inopportune ; qu'il est à regretter sans doute qu'il n'y ait pas en Belgique un plus grand nombre de monuments consacrés à la mémoire des grands hommes qu'elle a produits , mais que si l'on a laissé passer des siècles sans ériger ces monuments , il n'y a pas d'inconvénient aujourd'hui à ajourner cet objet jusqu'au moment où l'état de nos finances permettra de s'en occuper.

La cinquième section estime que cet objet devrait être réglé par une loi spéciale , loi qui désignerait les localités où seraient érigés les monuments , et le nom des grands hommes auxquels des statues seront élevés.

CHAPITRE VI.

SECOURS.

ARTICLE UNIQUE. — *Secours à des employés ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension.*

Les 1^{re} , 2^{me} , 4^{me} et 5^{me} sections rejettent la majoration. Une d'elles demande que le libellé soit changé et ainsi conçu : « Secours à des employés ou *enfants* d'employés » , de manière que le mot *enfants* soit substitué au mot *familles*.

La troisième section demande si les sommes allouées antérieurement ont été reconnues insuffisantes.

La sixième section ne fait aucune observation.

La majorité de la section centrale , cédant à des considérations d'humanité , alloue le crédit pétitionné.

CHAPITRE VII.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

La première section rejette la majoration ; elle charge son rapporteur de demander un état détaillé de l'emploi du crédit alloué au dernier Budget.

Les 3^{me} , 4^{me} , 5^{me} et 6^{me} sections rejettent également la majoration. Cette dernière section prétend qu'on paye sur ce crédit des dépenses qui ne sont nullement imprévues.

La deuxième section adopte la majoration proposée.

La section centrale rejette la majoration. Elle alloue le chiffre accordé l'année dernière.

Quant à la proposition faite par plusieurs députés du Luxembourg , tendant à employer la somme nécessaire pour l'embranchement du chemin de fer qui leur était accordé , à la construction de plusieurs routes pavées , la section centrale pense que si le Gouvernement , d'accord avec la province , renonce à la construction de cet embranchement , il pourra , lorsque le moment lui paraîtra favorable , présenter d'autres projets plus utiles pour cette province et que la

Chambre aura soin d'examiner, mais qu'on ne peut aucunement s'occuper de pareilles propositions à l'occasion d'un Budget.

L'on trouvera à la suite du rapport tous les renseignements demandés par les différentes sections, ainsi qu'un état des canaux et chemins de fer appartenant à l'État, et des sommes dépensées à ce sujet. Cet état complètera, avec celui qui a déjà été fourni sur les routes pavées, tous les renseignements relatifs à cet objet.

En résumé, voici les majorations et les diminutions que la section centrale a l'honneur de vous proposer :

	MAJORATIONS.	DIMINUTIONS.
Chapitre I, art. 2	»	5,550 »
— art. 3	»	3,000 »
— art. 4	30,000 »	»
Chapitre II, art. 1	»	200,000 »
— art. 4	»	19,000 »
— art. 18	»	5,000 »
— art. 19	»	14,000 »
Chapitre III, art. 1	»	410,000 »
— art. 2	»	140,000 »
— art. 3	»	70,000 »
Chapitre IV, art. 1	»	2,000 »
Chapitre V, art. 1	»	8,902 »
— art. 6	»	35,000 »
— art. 7	»	46,000 »
— art. 8	»	55,971 »
— art. 11	»	50,000 »
Chapitre VII, article unique	»	10,000 »
	30,000 »	1,074,423 »
A DÉDUIRE.		30,000 »
TOTAL en moins sur le Budget présenté		1,044,423 »

Le Ministre demande une augmentation sur 1840 de . fr. 2,567,344 88

Les réductions proposées par la section centrale sont de . . 1,044,423 »

De manière que le Budget arrêté par la section centrale présente une majoration sur celui de 1840 de fr. 1,522,921 88

Le Rapporteur,

P.-E. PEETERS.

Le Président,

N.-J. DE BEHR.

TABLEAU COMPARATIF

DES

PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT

ET DE CELLES

DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLES.	LITTÉRA.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		
CHAPITRE PREMIER.				
PERSONNEL.				
1	"	Traitement du Ministre	21,000	"
2	"	Traitements des fonctionnaires, etc.	120,000	"
3	"	Loyer de l'hôtel du Ministre	12,000	"
4	"	Ameublement de l'hôtel du Ministre	30,000	"
5	"	Fournitures de bureaux, etc.	24,000	"
6	"	Frais de route.	6,000	"
CHAPITRE II.				
PONTS ET CHAUSSEES.				
1	"	Entretien des routes.	1,550,180	"
	"	Salaire des préposés des ponts à bascule.	29,820	"
	"	Études de projets, frais de levée de plans, etc.	20,000	"
	"	Travaux d'amélioration, réparations extraordinaires	1,000,000	"
2	"	Frais de nouvelles plantations sur les routes de l'État	"	"
DEUXIÈME SECTION.				
CANAUX, RIVIÈRES, FOLDERS.				
<i>Canal de Gand au Sas-de-Gand.</i>				
		Entretien	5,700	"
		Améliorations	17,500	"
		Personnel	7,200	"
			30,400	"
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>				
		Entretien.	42,000	"
		Améliorations	16,200	"
		Personnel.	11,616	"
			69,816	"
3	A.	<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>		
		Entretien ordinaire	27,089 94	"
		Travaux d'entretien extraordinaires et améliorations.	73,400 "	"
		Personnel	12,920 "	"
			113,409 94	"
<i>Sambre canalisée.</i>				
		Travaux d'entretien ordinaires et dragage	120,000	"
		Personnel	31,286	"
			151,286	"
	B.	Solde de l'entrepreneur Delbrouck		
<i>Canal de Bruxelles à Charleroy.</i>				
4	"	Entretien et personnel	121,036	"
	"	Primes pour construction de bateaux	14,000	"
			135,036	"
<i>Service de l'Escaut.</i>				
5	"	Travaux ordinaires	16,360	"
	"	Personnel	8,380	"
	"	Travaux d'amélioration	160,000	"

CRÉDITS demandés PAR LE BUDGET.	MAJORATION PROPOSÉE PAR LA SECTION CENTRALE.	RÉDUCTION PROPOSÉE PAR LA SECTION CENTRALE.	CRÉDIT accordé PAR LA SECTION CENTRALE.	TOTAL PAR ARTICLE.	Observations.
21,000 "	"	"	21,000 "	21,000 "	
120,000 "	"	5,550 "	114,450 "	114,450 "	
12,000 "	"	3,000 "	9,000 "	9,000 "	
30,000 "	30,000 "	"	00,000 "	30,000 "	
24,000 "	"	"	24,000 "	24,000 "	
6,000 "	"	"	6,000 "	6,000 "	
			1,550,180 "		
2,800,000 "	"	"	29,830 "	2,400,000 "	
"	"	200,000 "	20,000 "		
50,000 "	"	"	800,000 "	50,000 "	
			50,000 "		
	"	"	30,400 "		
	"	"	60,816 "		
364,971 94				364,971 94	
	"	"	113,400 94		
	"	"	151,288 "		
5,932 09	"	"	5,932 09	5,932 09	
135,036 "	"	19,000 "	116,036 "	116,036 "	
184,740 "	"	"	"	"	

ARTICLES.	LITTÉRA.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	
		<i>Service de la Lys.</i>	
	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale.	8,945 »
	»	Id aux écluses de Commines, Menin et Harlebeke	10,000 »
	»	Ponts sur la Lys mitoyenne	1,000 »
	»	Dévasement dans la ville de Gand	14,080 »
6	»	Travaux au pont aux herbes, à Gand	6,000 »
	»	Construction d'un magasin au Tolhuys.	2,200 »
	»	Poteaux à roulettes	900 »
	»	Réparations au pont de Deynze	1,500 »
	»	Construction d'un barrage à Vive-St-Eloy.	80,000 »
	»	Personnel dans les deux Flandres.	3,670 »
		<i>Service de la Meuse (Liège et Namur).</i>	
	»	Entretien et travaux au chemin de halage	24,000 »
7	»	Travaux d'amélioration	200,000 »
	»	Personnel	5,880 »
		<i>Service de la Meuse (Limbourg).</i>	
8	»	Travaux aux rives	
		<i>Service de la Dendre.</i>	
	»	Travaux ordinaires dans la Flandre orientale et le Hainaut	9,500 »
9	»	Personnel	7,931 »
		<i>Service du Rupel, de la Dyle et du Demer.</i>	
10	»	Travaux ordinaires	4,600 »
	»	Personnel	1,300 »
11	»	Travaux d'amélioration aux voies navigables	
12	»	Travaux pour la vallée de la Senne	
		<i>Service des bacs et bateaux de passage.</i>	
13	»	Confection et entretien de bacs.	
		<i>Polders.</i>	
	»	Subside à la direction du polder de Lillo	5,000 »
14	»	Travaux aux digues du polder de Lillo	8,000 »
	»	Personnel	1,000 »
	»	Travaux à la digue de l'Escaut	22,055 48
		PORTS ET CÔTES.	
		<i>Port d'Ostende.</i>	
	A	Entretien de l'avant-port.	43,300 »
		Id de l'arrière-port	2,750 »
		Id. des écluses du bassin de commerce.	1,100 »
		Renouvellement de charpente.	10,000 »
		Triangles à placer le long de la rive	11,160 »
15		<i>Port de Nieuport.</i>	
	B	Travaux d'entretien	17,133 33
		Chemin de halage	4,400 »
		<i>Côte de Blankenberg.</i>	
	C	Travaux d'entretien.	111,585 82
		Personnel	13,202 93
			214,632 08

CRÉDITS demandés PAR LE BUDGET.	MAJORATION PROPOSÉE PAR LA SECTION GÉNÉRALE.	RÉDUCTION 	CRÉDIT accordé PAR LA SECTION CENTRALE.	TOTAL PAR ARTICLE.	Observations.
139,295 "	"	"	139,295 "	139,295 "	
229,880 "	"	"	229,880 "	229,880 "	
60,000 "	"	"	60,000 "	60,000 "	
17,431 "	"	"	17,431 "	17,431 "	
5,900 "	"	"	5,900 "	5,900 "	
100,000 "	"	"	100,000 "	100,000 "	
40,000 "	"	"	40,000 "	40,000 "	
20,000 "	"	"	20,000 "	20,000 "	
36,055 48	"	"	36,055 48	36,055 48	
214,632 08	"	"	214,632 08	214,632 08	

ARTICLES.	LITTÉRA.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	
		<i>Phares et fanaux.</i>	
16	"	Frais d'entretien	2,000 "
		<i>Bâtiments civils.</i>	
17	"	Entretien et réparation des hôtels, édifices, etc.	
18	"	Constructions nouvelles, etc.	
		<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>	
19	"	Traitement des ingénieurs.	224,000 "
	"	Id. des conducteurs	148,380 "
	"	Frais de bureau, de déplacement, etc.	92,620 "
		CHAPITRE III.	
		CHEMIN DE FER, POSTES.	
1	"	Entretien du rail-way	
2	"	Dépenses de locomotion	
3	"	Id. des perception	
		DEUXIÈME SECTION.	
		POSTES.	
1	"	Traitements	
	"	Frais de tournée des inspecteurs.	8,550 "
2	"	Id. de régie des inspecteurs	27,620 "
	"	Indemnités de logement	36,620 "
	"	Imprimés, registres.	10,000 "
3	"	Transport des dépêches	
4	"	Service rural	
5	"	Papiers pour l'administration centrale et le service des provinces.	
		CHAPITRE IV.	
		MINES.	
1	A	Traitement des fonctionnaires	42,000 "
	B	Frais de route	3,200 "
	B	Entretien et renouvellement du mobilier.	2,400 "
		<i>Ingénieurs et conducteurs.</i>	
2	"	Traitement des ingénieurs.	57,500 "
	"	Id. des conducteurs	48,000 "
	"	Frais de bureau, déplacement	40,000 "
	"	Subsides aux caisses de prévoyance.	45,000 "
	"	Impressions, achats de livres.	10,000 "
		CHAPITRE V.	
		INSTRUCTION PUBLIQUE.	
1	A	Traitements des fonctionnaires	470,000 "
	B	Bourses et médailles.	36,800 "
	C	Subside pour le matériel	100,000 "
			606,800 "

CRÉDITS demandés PAR LE BUDGET.	MAJORATION PROPOSÉE PAR LA SECTION CENTRALE.	RÉDUCTION PAR LA SECTION CENTRALE.	CRÉDIT accordé PAR LA SECTION CENTRALE.	TOTAL PAR ARTICLE.	Observations.
2,000 »	»	»	2,000 »	2,000 »	
30,000 »	»	»	30,000 »	30,000 »	
48,000 »	»	5,000 » *	43,000 »	43,000 »	Les diminutions où il y a un * sont adoptées ou proposées par M. le Ministre.
485,000 »	»	14,000 »	451,000 »	451,000 »	
1,160,000 »	»	410,000 » *	750,000 »	750,000 »	
2,450,000 »	»	140,000 » *	2,310,000 »	2,310,000 »	
780,000 »	»	70,000 » *	690,000 »	690,000 »	
355,210 »	»	»	355,210 »	355,210 »	
82,790 »	»	»	82,790 »	82,790 »	
300,546 »	»	»	300,546 »	300,546 »	
300,000 »	»	»	300,000 »	300,000 »	
7,000 »	»	»	7,000 »	7,000 »	
47,600 »	»	2,000 »	45,600 »	45,600 »	
143,500 »	»	»	143,500 »	143,500 »	
45,000 »	»	»	45,000 »	45,000 »	
10,000 »	»	»	10,000 »	10,000 »	
606,800 »	»	8,902 »	597,898 »	597,898 »	

ARTICLES.	LITTÉRA.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.			
2	»	Frais des jurys d'examen			
3	»	Id. d'inspection des athénées et collèges			
4	A	Subsides aux établissements d'enseignement moyen			
	B	Id. Id. industriel (école de Gand)			
5	»	Indemnités aux professeurs démissionnés.			
	A	Traitement des instituteurs dans les neuf provinces	250,000	»	} 310,000 »
6	B	Subsides pour constructions, réparations	50,000	»	
	C	Secours aux instituteurs nécessiteux	10,000	»	
DEUXIÈME SECTION.					
LETTRES ET SCIENCES.					
	A	Encouragements, souscriptions	70,000	»	
	B	Académie des sciences	30,000	»	
	C	Exécution de la carte géologique du royaume	5,000	»	
7	D	Observatoire de Bruxelles.	22,000	»	
	E	Bibliothèque royale	70,000	»	
	F	Publication des <i>Chroniques belges</i>	14,000	»	
	G	Rédaction de l'inventaire des chartes	4,000	»	
TROISIÈME SECTION.					
BEAUX-ARTS.					
	A	Encouragements, souscriptions, etc	70,000	»	
	B	Achat d'objets d'art.	40,000	»	
	C	Conservatoire de musique de Bruxelles	35,000	»	
8	D	Id. Id. de Liège.	12,000	»	
	E	Académies et écoles de beaux-arts	42,000	»	
	F	École de gravure.	20,000	»	
	G	Musée d'armes	10,000	»	
	H	Commission des monnaies.	6,000	»	
9	»	Monument de la place des martyrs			
10	»	Subsides aux villes et communes			
11	»	Érection de monuments historiques			
CHAPITRE VI.					
SECOURS.					
Uniq.	»	Secours aux employés			
CHAPITRE VII.					
DÉPENSES IMPRÉVUES.					
Uniq	»	Dépenses imprévues.			

CRÉDITS demandés PAR LE BUDGET.	MAJORATION	RÉDUCTION	CRÉDIT accordé PAR LA SECTION CENTRALE.	TOTAL PAR ARTICLE.	<i>Observations.</i>
	PROPOSÉE PAR LA SECTION CENTRALE.				
80,000 »	»	»	80,000 »	80,000 »	
8,800 »	»	»	8,800 »	8,800 »	
113,000 »	»	»	113,000 »	138,000 »	
25,000 »	»	»	25,000 »		
5,000 »	»	»	5,000 »	5,000 »	
310,000 »	»	35,000 »	275,000 »	275,000 »	
70,000 »	»	20,000 »	50,000 »		
30,000 »	»	5,000 »	25,000 »		
5,000 »	»	5,000 »	»		
22,000 »	»	2,000 »	20,000 »	169,000 »	Chiffre alloué au Budget de 1840.
70,000 »	»	10,000 »	60,000 »		
14,000 »	»	»	14,000 »		
4,000 »	»	4,000 »	»		
70,000 »	»	10,000 »	60,000 »		
40,000 »	»	40,000 »	»		
35,000 »	»	3,871 »	31,129 »		
12,000 »	»	2,000 »	10,000 »		
42,000 »	»	100 »	41,900 »	179,029 »	Même observation que ci-dessus.
20,000 »	»	»	20,000 »		
10,000 »	»	»	10,000 »		
6,000 »	»	»	6,000 »		
25,000 »	»	»	25,000 »	25,000 »	
30,000 »	»	»	30,000 »	30,000 »	
50,000 »	»	50,000 »	»	»	
5,000 »	»	»	5,000 »	5,000 »	
40,000 »	»	10,000 »	30,000 »	30,000 »	

36

PIÈCES A L'APPUI.

ÉTAT N° 1.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

La section centrale demande quel est le supplément de traitement accordé aux ingénieurs employés au Ministère, et la raison qui motive ce supplément.

Deux ingénieurs des ponts et chaussées remplissent au Département des Travaux Publics les fonctions de chef de division ; ils sont chargés, l'un de la division des routes, l'autre de la division des chemins de fer.

Ces fonctionnaires occupent, dans le corps, le grade d'ingénieur de première classe, et jouissent, comme tels, d'un traitement fixe annuel de 3,800 francs.

Il a paru équitable d'allouer à ces deux ingénieurs un supplément de traitement de 2,200 francs, qui, joint aux appointements fixes attachés à leur grade, équivaut aux appointements de 6,000 francs généralement accordés aux chefs de division des Départements ministériels.

Le chiffre de 11,200 francs porté à la colonne d'observations de l'art. 2 du projet de Budget de 1841 comme représentant le traitement et le supplément de traitement des deux ingénieurs précités, devra être majoré de 800 francs, et porté, par conséquent, à 12,000 francs.

ÉTAT N° 2.

ART. 3. — *Loyer de l'hôtel du Ministère.* fr. 12,000

ART. 4. — *Ameublement de l'hôtel du Ministère.* » 30,000

Avant d'émettre son vote, la section centrale désire connaître les conditions du bail des locaux occupés par le Ministère des Travaux Publics.

Une copie certifiée du bail se trouve ci-jointe.

Elle demande si tout l'ameublement sera payé au moyen de la somme de 30,000 francs, et si les achats de meubles déjà effectués ont été imputés sur les dépenses imprévues ou le seront sur le crédit pétitionné.

Ainsi que la section centrale paraît l'avoir pressenti, il ne sera pas possible de payer tout l'ameublement au moyen d'une allocation de 30,000 francs.

A l'époque où les propositions pour le Budget de 1841 ont été arrêtées, on supposait qu'il serait possible d'obtenir du propriétaire de l'hôtel une partie de l'ameublement, moyennant une augmentation à convenir sur le prix du loyer.

L'on avait en conséquence demandé pour le loyer. fr. 12,000 »
 Pour l'ameublement. 30,000 »

Lorsque les bases de cet arrangement furent débattues, l'on reconnut qu'il ne serait possible de traiter sur ce pied, qu'à des conditions, au fond, très-désavantageuses pour l'État.

L'on renonça en conséquence à l'idée de faire concourir le propriétaire à l'ameublement, et l'on fixa le prix du loyer à 9,000 francs au lieu de 12,000, somme prévue dans les propositions du Budget.

L'ameublement du Ministère coûtera environ 68,000 francs.

Une somme de 8,000 francs se trouve imputée sur l'allocation de 12,000 fr., qui fait l'objet du chapitre 1^{er}, art. 3, du Budget des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1840.

Il reste ainsi à pourvoir à une dépense d'environ 60,000 francs, dont on ne prévoit pas pouvoir prélever une partie sur l'allocation des dépenses imprévues.

Le Ministère des Travaux Publics propose, en conséquence, de modifier les articles 3 et 4 du chapitre 1^{er}, ainsi qu'il suit :

ART. 3. — *Loyer de l'hôtel du Ministère.* fr. 9,000 »

ART. 4. — *Ameublement de l'hôtel du Ministère.* 60,000 »

De cette manière, moyennant une dépense une fois faite de 30,000 francs, le Budget se trouve dégrevé d'une dépense permanente de 3,000 francs.

On rappellera ici, comme point de comparaison, que l'ameublement du Ministère de l'Intérieur a coûté plus de 112,000 francs.

On croit aussi être resté beaucoup au-dessous de la dépense faite pour l'ameublement d'une partie du Ministère de la Guerre.

Le Ministre se réserve de donner verbalement, à la section centrale, de plus amples explications, si elle le désire.

Entre M. le Ministre des Travaux Publics, agissant pour le Gouvernement Belge,

Et M. Taelmans-Deryck, propriétaire, à Bruxelles,

A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

M. Taelmans donne en location à M. le Ministre des Travaux Publics, le groupe de maisons (ci-devant propriété Vanden Acker), qui forme l'angle de la rue de Schaerbeek vers le boulevard; ce groupe de maisons devant servir pour l'habitation du Ministre et les bureaux du Ministère.

Le présent bail a pris cours le 18 octobre 1840, et prendra fin le 31 décembre 1848.

Le Gouvernement pourra, en prévenant le propriétaire six mois d'avance, renoncer au présent bail :

1^o Au 31 décembre 1842;

2^o Au 31 décembre 1845.

Le Gouvernement a seul cette faculté.

Le loyer est fixé à la somme de 9,000 francs par an.

Le loyer des deux mois et douze jours appartenant à l'exercice 1840 est exigible immédiatement.

Le loyer du premier semestre 1841 sera exigible , par anticipation , le 1^{er} janvier 1841.

Le loyer du deuxième semestre le sera le 1^{er} juillet , et ainsi de suite de semestre en semestre , et par anticipation , jusqu'à la fin du bail.

Le premier devra entretenir toutes les vitres , tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Le premier ne pourra faire aucun changement auxdites maisons , sans le consentement du propriétaire.

L'entretien des pompes , des tuyaux et des lieux d'aisance est à la charge du locataire , pour autant que les travaux à faire ne soient pas la conséquence d'un vice de construction.

Tous les changements ou embellissements , faits ou à faire , resteront auxdites maisons , pour autant qu'il s'agisse d'objets placés à perpétuelle demeure.

Les contributions sont à la charge du Gouvernement , sauf l'impôt foncier , qui sera supporté par le propriétaire.

Les parties s'en réfèrent pour le surplus aux dispositions du Code civil.

Fait en double , à Bruxelles , le 23 octobre 1840.

Le Ministre des Travaux Publics ,

CH. ROGIER.

TAELEMANS-DERYCK.

Enregistré gratis , à Bruxelles , le 6 novembre 1840 , vol. 28 , fol. 2 v. , e. 9.

Le receveur , VANDEVELDE.

Pour copie conforme :

*Le Secrétaire général du Ministère des
Travaux Publics ,*

DE BAVAY.

ÉTAT N° 3.

ART. 5. — *Fournitures de bureaux , impressions , achats et réparations de meubles , chauffage , éclairage , menues dépenses.*

Avant de statuer , la section centrale désire connaître les causes réelles de l'insuffisance de la somme accordée pour cet objet au Budget de 1840 , et si ces causes sont de nature à se reproduire chaque année.

L'augmentation demandée résulte de l'extension que le travail des bureaux du Ministère n'a cessé de prendre , depuis sa création , ainsi que des attributions nouvelles qui ont été récemment données au Ministère.

Il est vrai que deux branches d'administration , la marine , la milice et la garde civique , ont été détachées de ce Département ; mais il est à remarquer que la Marine a toujours eu un Budget distinct de celui du Département des Travaux Publics , et que c'est sur les fonds de son Budget qu'elle payait les traitements de ses employés et les frais de son matériel.

En ce qui concerne la milice et la garde civique , le personnel de cette division , composé de trois employés, est bien inférieur au personnel de l'administration de l'instruction publique , des lettres , sciences et arts , qui a été transférée du Département de l'Intérieur à celui des Travaux Publics , personnel qui est aujourd'hui de 9 employés , ce qui fait une différence en plus de 6 employés.

La progression des dépenses de matériel a dû suivre cette augmentation de personnel.

L'allocation accordée en 1839 pour fournitures de bureaux , etc. , est insuffisante , ainsi qu'on l'a fait observer dans les développements du Budget de 1841 ; il reste à liquider de ce chef, sur l'exercice 1839 , une somme de fr. 7.660 68 c.

La même insuffisance se reproduira au Budget de 1840.

L'on peut évaluer à 6,000 francs le chiffre de l'arriéré qui restera à payer sur cet exercice.

En résumé , la somme de 24,000 francs , demandée au projet de Budget de 1841 , devra probablement figurer aux Budgets subséquents.

Il ne sera pas inutile de rappeler qu'on demande pour dépenses de même nature :

Au Budget des Finances	fr. 43,000
Au Budget de la Guerre	40,000
Au Budget des Affaires Étrangères	32,000
Au Budget de l'Intérieur	20,000
Au Budget de la Justice	20,000

Les Départements des Finances et de la Guerre ont seuls des attributions plus étendues que celles du Département des Travaux Publics.

ÉTAT N° 4.

CHAPITRE II.

ARTICLE PREMIER. — *Service des routes.*

La section centrale désire connaître le produit intégral des amendes pour contravention à la police des routes , et la quotité attribuée au préposé du pont à bascule dans chaque amende.

Elle demande aussi communication de quelques baux ou actes d'adjudication relatifs à l'entretien des routes.

Le produit intégral des amendes pour contraventions à la police du roulage s'est élevé, en 1839, à fr. 70,391 70 c.

Un quart des amendes prononcées est attribué aux verbalisants, sous déduction de 5 p. % pour frais de régie ; le tout en vertu du décret du 23 juin 1806.

Les baux d'entretien des routes ont été passés pour le terme de 6 années, commençant le 1^{er} mai 1839 et finissant le 30 avril 1845, avec faculté au Gouvernement et à l'entrepreneur de résilier le marché au 30 avril 1842, moyennant avertissement préalable et en due forme, faite au moins 6 mois avant l'époque ci-dessus mentionnée.

On communique à la section centrale quatre procès-verbaux d'entreprises d'entretien avec les cahiers de charges y annexés. Ces pièces devront être réintégrées aux archives du Département.

CHAPITRE II.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSEES.

La section centrale demande : 1° *Si les emprunts de 6 et 2 millions ont été appliqués intégralement à l'objet auquel ils étaient destinés.*

Ces deux crédits ont reçu la destination qui leur avait été assignée : ils ont été affectés intégralement à des constructions de routes entreprises soit directement par l'État, soit par les provinces ou des concessionnaires avec le secours du Gouvernement.

2° *Si les intérêts de ces capitaux ont été payés et continueront à l'être conformément aux lois qui ont autorisé les emprunts.*

On répond affirmativement.

3° *Si les produits des barrières ont dépassé les prévisions des Budgets précédents, et, en cas d'affirmative, quel emploi il a été fait des excédants.*

Le produit des barrières a toujours dépassé les crédits accordés au Budget pour le service des routes. C'est ce que prouve le tableau suivant :

ANNÉES.	PRODUIT des BARRIÈRES.	MONTANT DES CRÉDITS OUVERTS au Budget POUR LES ROUTES.	DIFFÉRENCE en PLUS.
1832	1,134,250 »	1,018,830 »	115,420 »
1833	2,184,158 »	1,957,200 »	226,958 »
1834	2,235,991 »	2,150,000 »	85,991 »
1835	2,205,541 »	2,150,000 »	55,541 »
1836	2,265,301 »	2,200,000 »	65,301 »
1837	2,375,645 »	2,065,000 »	310,645 »
1838	2,500,865 »	2,175,500 »	325,365 »
1839	2,480,100 »	2,298,000 »	182,100 »
1840	2,287,426 »	2,200,400 »	87,026 »
	19,669,277 »	18,214,930 »	1,457,930 »
A déduire, pour 1839, les sept douzièmes du produit des barrières situées dans les parties cédées, environ			45,000 »
			1,412,930 »
De cette somme, il faut soustraire les 800,000 francs qui ont été prélevés depuis 1837 pour le paiement des intérêts de l'emprunt, ci			800,000 »
RESTE.			612,930 »

Cette somme, dont il faut toutefois défalquer celle résultant des non-valeurs, des indemnités, etc., dont le Département des Finances peut seul renseigner le montant, a été employée aux besoins généraux de l'État.

L'augmentation demandée au Budget de 1841 pourrait donc, à la rigueur, être envisagée comme une restitution à faire par les fonds généraux au fonds spécial des routes, après règlement de compte entre les produits et les allocations.

Dans les développements à l'appui des crédits pétitionnés pour les routes, on mentionne les travaux à faire à la Senne; dans l'art. 12 du même chapitre, on pétitionne un crédit spécial pour la même rivière. La section centrale demande pourquoi ces dépenses ont été divisées en deux catégories, et quels sont les travaux projetés à la Senne qui incombent au service des routes.

Ces travaux ont été divisés en deux catégories, parce qu'ils appartiennent réellement à des services différents, eu égard aux causes qui les rendent nécessaires.

Il a paru que les travaux à faire dans l'intérêt de la vallée de la Senne incombent au fonds des routes, lorsqu'il s'agit de modifier certains ouvrages qui appartiennent aux routes et qui, à défaut de débouché suffisant ou par d'autres causes, font obstacle au libre écoulement des eaux.

Il a été dit (page 31 des nouveaux développements) que des travaux doivent s'exécuter principalement sur trois points du cours de la Senne : à Sempst, à Vilvorde et à Bruxelles, et que les travaux de Bruxelles, en tant qu'ils incombent au Gouvernement, ont pour objet principal la reconstruction d'un pont établi sur une dérivation de la Senne dans le faubourg de Molenbék, pont qui fait partie des ouvrages de la route de Bruxelles vers Gand.

Les travaux pour lesquels on demande des fonds à l'art. 12 ne se lient pas aux ouvrages des routes d'une manière directe. C'est ce qui a motivé la demande d'un crédit spécial à cet article.

ÉTAT N° 6.

SECTION DEUXIÈME.

CANAUx, RIVIÈRES, POLDERS.

Les crédits réclamés pour le service des canaux et rivières présentant une majoration considérable, la section centrale désire avoir communication des pièces constatant, non-seulement l'utilité, mais surtout l'urgence des travaux extraordinaires qui sont indiqués dans les nouveaux développements du Budget.

Les travaux extraordinaires concernent principalement l'Escaut, la Lys et la Meuse. On demande de ce chef :

Pour l'Escaut.		fr.	160,000	»
Pour la Lys		»	107,180	»
Pour la Meuse.		»	200,000	»
Ensemble		fr.	467,180	»

En ce qui concerne l'Escaut et la Lys, des renseignements fort étendus ont été donnés à la Chambre dans un rapport du 27 décembre 1837.

Un exemplaire de ce rapport se trouve ci-annexé sous la lettre *A*.

Déjà, aux Budgets de 1839 et 1840, des fonds ont été votés pour travaux d'amélioration à l'Escaut, notamment pour l'établissement d'un barrage à Autrive, pour le recreusement du canal d'Eyne, près d'Audenarde, etc.

La Meuse a fait l'objet d'un rapport présenté dans la dernière session, ci-annexé sous la lettre *B*.

Une seconde publication est sous presse; elle pourra être distribuée dans quelques jours.

Pour l'Escaut, l'urgence est double : Il s'agit :

1^o De restaurer des ouvrages indispensables, très-dégradés et dont la restauration deviendra plus coûteuse à mesure qu'on l'ajournera. Telle est, par exemple, l'écluse de mer à la sortie de Tournay;

2^o De faire cesser, autant que possible, les inondations dont les propriétés riveraines ont à souffrir, tant en Belgique qu'en France, et de satisfaire aux engagements que la Belgique a pris vis-à-vis du Gouvernement français.

Pour la Lys il y a urgence de faire cesser les difficultés qu'y rencontre la navigation, à défaut d'un barrage entre Harlebeke et Gand, et d'améliorer la condition de rouissage.

Pour la Meuse, la plus négligée de nos grandes rivières, les améliorations sont aussi urgentes, en ce que, outre l'utilité qu'en retirera le commerce intérieur, elles tendent à ouvrir à notre industrie des débouchés tant en Hollande qu'en France; voir entre autres, la pétition ci-jointe, sub. litt. *BB*.

ART. 3. — LITT. *B*.

La section centrale, avant de délibérer sur le crédit pétitionné pour la solde de la créance de l'entrepreneur Delbrouck, désire avoir des explications justificatives de cette allocation.

Par soumission en date du 2 août 1839, approuvée le 11 du même mois (voir le cahier des charges, annexe litt. *CC*), le sieur Auguste Delbrouck s'est engagé à exécuter, sur bordereau de prix, les travaux d'établissement d'un barrage à poutrelles, dans la prise d'eau de Hochi, dépendance du canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Un rapport de l'ingénieur faisant fonction d'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Limbourg, du 21 novembre 1839 (voir le n^o 60 des pièces imprimées par ordre de la Chambre, session de 1839-1840, ci-annexé sub. litt. *D*), fait connaître les motifs d'après lesquels on a jugé utile d'adopter le mode d'entreprise sur bordereau de prix de préférence au forfait.

Ce rapport fait connaître en outre quel était, antérieurement à l'exécution, le chiffre de la dépense présumée.

La somme de 40.000 francs, jugée nécessaire pour ce travail, fut comprise dans le crédit de 132,000 francs, ouvert au Gouvernement par la loi du 15 avril 1840, pour le rétablissement de la navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Sur ce crédit de fr. 132,000 »

L'on a imputé d'abord :

1 ^o L'enlèvement du batardeau construit dans le canal, entre l'écluse de Hocht et la ville de Maestricht (marché à forfait du sieur Delbrouck), à fr.	9,392 20	} 91,392 20
2 ^o L'établissement d'une nouvelle prise d'eau (marché à forfait du sieur Delbrouck), à	82,000 00	
Il restait ainsi, pour le payement de la dépense d'établissement du barrage à poutrelles dans la prise d'eau de Hocht. fr.	40,607 80	

Mais il est arrivé que ce travail, exécuté sur bordereau de prix, au lieu de coûter la somme de 40,000 francs à laquelle s'élevait l'estimation, a coûté celle de fr. 46,539 89 c^s, d'où il est résulté une insuffisance de fr. 5,932 09 c^s.

C'est cette somme qui est demandée sous le litt. *B*, article 3 du chapitre 2.

ÉTAT N^o 7.

ART. 4.

La section centrale demande un tableau du personnel du canal de Charleroy, sous le régime de la société; elle désire savoir si le crédit alloué pour ce canal en 1840 a été insuffisant, et quel en a été l'emploi.

Le tableau du personnel du canal de Bruxelles à Charleroy, sous le régime de la société concessionnaire, se trouve ci-annexé (litt. *E*.)

Un extrait du registre de comptabilité du Ministère (annexé litt. *F*), fait connaître quel a été, jusqu'à la date du 8 janvier 1841, l'emploi du crédit alloué au Budget de 1840, pour le service du canal de Charleroy.

Il résulte de cet extrait, qu'à la date du 8 janvier 1841, les frais d'entretien et d'exploitation du canal s'élevaient à la somme de fr.	88,230 96
Non compris ce qui reste dû à la société concessionnaire pour avoir assuré le service d'entretien, aux termes d'un arrangement avec le Département des Travaux Publics, et rétribué le personnel spécial du canal jusqu'à la date du 21 décembre 1840, soit	28,087 »

Les frais d'entretien et d'exploitation se sont donc élevés, pour 1840, à fr. 116,317 96

Somme supérieure à celle prévue dans les développements du Budget de cet exercice, laquelle ne s'élevait qu'à 96,000 francs.

Si le crédit alloué au Budget de 1840, pour le canal de Charleroy à Bruxelles, ne se trouve point insuffisant, il faut l'attribuer à ce que l'indemnité de reprise due à la société concessionnaire, et s'élevant à fr. 661,375 66 c^s, avait été calculée pour une année entière, tandis qu'elle n'a été mandatée que pour une année moins dix jours, les dix premiers jours du trimestre échéant le 21 mars 1840 ayant été imputés sur le crédit ouvert, pour ce service, par la loi spéciale du 1^{er} juin 1839, n^o 124.

ÉTAT N° 8.

ART. 5.

La section centrale demande quand les projets des travaux relatifs à l'écluse de mer et à celle d'Antoing, parviendront au Ministère, et si ces travaux pourront être entrepris cette année?

Le projet relatif à l'écluse de mer n'est point encore parvenu au Ministère. L'on s'occupe de sa rédaction, de manière qu'il y a tout lieu de croire que l'adjudication publique de cette entreprise pourra se faire dans un assez bref délai.

Depuis le 18 décembre 1840, le Ministère des Travaux Publics est saisi du projet d'élargissement du débouché de l'écluse d'Antoing.

Le détail estimatif s'élève à la somme de 16,000 francs. Toutefois il faut prévoir le cas où cette dépense se trouverait augmentée, le Gouvernement français venant de présenter des observations qui ont pour but de faire placer le seuil de la décharge projetée au niveau du radier de l'écluse, au lieu d'être posé au niveau des anciennes décharges.

Il ne sera pas sans utilité de faire connaître ici que les travaux de dévasement de l'Escaut, entre l'écluse d'Antoing et la grande écluse de Tournay, estimés à la somme de fr. 15,428 66 c^s (*voir* pag. 19 des développements à l'appui du Budget), ont été offerts, à deux reprises différentes, en adjudication publique, sans qu'aucune soumission ait été déposée.

Une offre directe a été faite au Gouvernement, mais elle s'élève à 38,500 fr.

ÉTAT N° 9.

ART. 7.

Les employés temporaires que l'on voit figurer dans le personnel pour le service de la Meuse, sont-ils nécessaires pour les études?

Une somme de 5,880 francs est demandée pour le personnel de la Meuse, dans les provinces de Liège et de Namur. (*Voir* pag. 25 des nouveaux développements.)

Le garde-digue, au traitement annuel de 480 francs, est passé du service de la province de Namur au service de l'État, depuis la reprise de l'administration de la Meuse.

Les quatre autres employés, pour lesquels une somme de 5,400 francs est demandée, sont nécessaires pour les études, la correspondance, la confection des plans, etc.

ÉTAT N^o 10.

ART. 11.

La section centrale désire savoir quel sera le montant de la dépense pour améliorer chacune des rivières désignées dans les développements concernant cet article, c'est-à-dire, la Dendre, le Rupel et les Nèthes; en cas d'abandon des travaux entrepris à cette fin, les fonds pétitionnés ne seront-ils pas perdus pour l'État, sans fruit pour la navigation?

Le Gouvernement entend-il intervenir directement dans les travaux qui restent à faire à la petite Nèthe, ou seulement accorder un subside à la province pour ces travaux?

L'allocation demandée est de. fr. 100,000 »

Sur laquelle il y aura à prélever :

1 ^o Pour frais d'études, environ. fr. 25,000 »	} 55,000 »
2 ^o Pour amélioration à la petite Nèthe canalisée 30,000 »	

Il resterait donc environ. fr. 45,000 »
à effectuer à la Dendre et au Rupel.

Le Gouvernement a déjà eu occasion de déclarer qu'il n'est pas encore entièrement fixé sur l'emploi définitif de cette somme.

Quoi qu'il en soit, il sera possible, même en se renfermant dans des travaux partiels, de les calculer de manière à ce que, dans aucun cas, ils ne soient perdus pour l'État, sans fruit pour la navigation. L'on peut, par exemple, faire certains dévasements du lit de la Dendre, ou construire des épis, destinés à rectifier le courant du Rupel, ouvrages directement utiles, lors même qu'ils ne devraient jamais être rattachés à un ensemble de travaux d'amélioration.

En ce qui concerne la petite Nèthe, l'intention du Gouvernement n'est pas d'intervenir directement dans les travaux, mais simplement d'accorder un subside à la province.

ÉTAT N^o 11.

ART. 12.

La section centrale demande si les travaux projetés pour obvier aux inondations de la Senne seront restreints aux ouvrages indiqués page 46 du mémoire concernant cette rivière. Si le Gouvernement a par-devers lui les moyens de forcer la province, les communes riveraines et les maîtres d'usines à contribuer dans cette dépense. S'il y a obligation pour l'État d'en supporter une partie, alors que ladite rivière n'est ni flottable, ni navigable.

Les ouvrages seront restreints à ce qui est indiqué page 46 du mémoire concernant la Senne.

Le Gouvernement a, vis-à-vis de la province et des communes, les moyens que mettent à sa disposition les lois provinciale et communale.

Vis-à-vis des usiniers, il a les moyens coercitifs qui résultent des lois et règlements sur les cours d'eau, ainsi que des octrois qui ont autorisé l'établissement des usines.

La rivière n'étant ni navigable ni flottable, la dépense ne concerne l'État qu'en tant qu'elle est rendue nécessaire par des ouvrages de routes, canaux, chemins de fer, qui sont l'œuvre du Gouvernement, non moins que par des considérations de haute utilité publique.

ÉTAT N° 12.

ART. 14.

La section centrale demande si l'entretien des digues indiquées dans les développements à l'appui de l'allocation pétitionnée est entièrement à la charge de l'État.

Les digues, appartenant à la partie réendiguée du polder de Lillo, sont entretenues par la direction du polder et à ses frais, sauf l'allocation par l'État d'un subside de 5000 francs par an jusqu'en 1845.

Les digues de la partie non réendiguée du polder, au contraire, sont entretenues par l'État.

Ces digues sont sans utilité actuelle pour les polders, mais elles sont indispensables pour parvenir, d'ici à quelques années, à un réendiguement complet.

ÉTAT N° 13.

ART. 15.

La somme allouée au Budget de 1840, pour le personnel des ports et côtes, était de 12,174 francs, et se trouve portée, pour 1841, à fr. 13,202 93 c^s. La section centrale demande quel est le motif de cette majoration.

L'allocation demandée se divise de la manière suivante :

Personnel des ports d'Ostende et de Nieuport.	fr.	11,953 98
Un surveillant pour la côte de Blankenberghe.		1,248 95
Total.	fr.	13,202 93

Les traitements du personnel des ports seront payés, en 1841, sur le même pied qu'ils l'ont été en 1840, c'est-à-dire que leur montant ne s'élèvera qu'à la somme de fr. 11,953 98 c^s.

La majoration dont la section centrale demande l'explication provient de ce qu'il a été jugé nécessaire de nommer un surveillant pour la côte de Blankenberghe.

Le traitement de ce surveillant, qui est de fr. 1,248 95 c^s, a été ajouté, non pas au montant de l'allocation du Budget de 1840, mais à la somme de fr. 11,953 98 c^s, dépensée réellement pendant cet exercice, pour le personnel des ports. Une somme de fr. 13,202 93 c^s est donc nécessaire pour maintenir le personnel des ports d'Ostende et de Nieuport sur le pied actuel, et pour qu'il puisse être pourvu à la surveillance de la côte de Blankenberghe.

ART. 18. — *Bâtiments civils.*

La section centrale désire connaître si le Gouvernement a le projet de construire un nouveau bâtiment à l'hôtel du Ministère de la Justice, ou seulement de faire des changements aux bâtiments existants, pour l'établissement de nouveaux bureaux.

Ainsi qu'on l'a déjà fait connaître à la page 38 des nouveaux développements à l'appui du Budget, la réunion au Département de la Justice des administrations des cultes et de la sûreté publique, rend indispensable l'établissement de nouveaux locaux; et comme, avant cette extension d'attributions, la partie de l'hôtel affectée aux bureaux se trouvait déjà trop restreinte, il est indispensable de faire de nouvelles constructions.

Au moyen de l'allocation demandée, l'on construira un nouveau bâtiment à la suite de ceux déjà existants.

La section centrale demande des explications ultérieures sur la nécessité des constructions projetées à l'hôtel du Ministère des Finances.

La dépense de 15,000 francs, pour construction d'un bâtiment à l'usage des bureaux est indispensable; M. le prédécesseur du Ministre des Finances, reconnaissant cette nécessité, a réclamé l'allocation dont il s'agit du Ministère des Travaux Publics. Aussitôt que le transfert de la dette des Pays-Bas sera effectué, le personnel de la division de la dette publique sera augmenté; et, comme il ne se trouve plus aucun local disponible, il est impossible d'éviter la dépense dont il est question. La construction que l'on a en vue aura encore un autre but d'utilité, celui d'établir une communication directe entre le cabinet du Ministre et les bureaux.

Quant à la dépense de 5,000 francs, depuis longtemps projetée pour l'agrandissement du logement d'un concierge, le Ministre prendra les dispositions nécessaires pour qu'elle puisse être ajournée sinon définitivement écartée.

L'art. 18 pourrait, en conséquence, être réduit à 45,000 francs.

La section centrale aimerait à éclaircir la question de savoir si les maisons occupées par le Département des Finances ne pourraient être appropriées à deux Ministères, en faisant des constructions pour les bureaux sur un terrain de l'hôtel du côté de la rue de l'Orangerie.

Tous les locaux de l'hôtel du Département des Finances, n° 8, sont occupés par les nombreux employés attachés à ce Ministère; ces locaux deviennent insuffisants, et il y a même urgence d'en trouver d'autres pour le dépôt des archives. Le bâtiment qu'il faudrait construire pour y placer des bureaux devrait donc être l'équivalent de l'hôtel où ils se trouvent à présent pour la plus grande partie, et le terrain indiqué est loin d'être assez étendu pour une telle construction, qui occasionnerait d'ailleurs une très-forte dépense. Tout le rez-de-chaussée de l'hôtel n° 10, habité par le Ministre, est en outre occupé par les bureaux, ainsi que la moitié du second étage, dont l'autre moitié, avec le premier étage, sont seuls à l'usage personnel du Ministre.

ART. 19.

La section centrale désire connaître la somme destinée aux élèves détachés sur les travaux. Elle demande si cette mesure a déjà été exécutée, et combien il a été dépensé de ce chef.

Elle demande quelle a été la nécessité ou même l'utilité des promotions et nominations dont il est fait mention dans les nouveaux développements à l'appui du Budget.

Elle réclame un état du personnel des ponts et chaussées, avec indication des attributions, résidences, traitements et indemnités.

Il a paru utile d'intervertir, dans les développements qui vont suivre, l'ordre des questions de la section centrale, et d'adopter l'ordre suivant :

- 1° Renseignements sur le personnel des ponts et chaussées ;
- 2° Promotions accordées en 1840 ;
- 3° Indemnités en faveur des élèves des ponts et chaussées détachés sur les travaux.

Renseignements sur le personnel des ponts et chaussées.

Le tableau du personnel des ponts et chaussées réclamé par la section centrale, se trouve ci-annexé sous la lettre *G*.

Un second tableau (annexe litt. *H*) indique, en résumé, la répartition du personnel du corps entre le service ordinaire et les différents services spéciaux.

Les arrêtés qui ont réglé les cadres du corps (*) ont porté le nombre des ingénieurs en chef à 14. Il y en a 12.

L'un des douze ingénieurs en chef est secrétaire des commissions permanentes des ponts et chaussées.

Un autre est chargé du service des bâtiments civils.

Deux ingénieurs en chef ont la direction des chemins de fer en exploitation et en construction.

Le cinquième est chargé des lignes de chemins de fer de Tubize à la frontière de France, et de Braine-le-Comte vers Charleroy.

Le sixième est en service général.

Les six autres ingénieurs en chef ont chacun le service d'une province.

En sorte que trois provinces, la Flandre orientale, le Luxembourg et le Limbourg, sont confiées à des ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe, qui remplissent des fonctions supérieures à leur grade.

Les cadres fixent à 42 le nombre des ingénieurs ordinaires de 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} classe, savoir :

12 de 1^{re} classe,
12 de 2^{me} classe,
18 de 3^{me} classe.

42

(*) 26 mai et 24 juillet 1837.

Il en existe 37 :

14 de 1 ^{re} classe,
13 de 2 ^{me} classe,
10 de 3 ^{me} classe.

37

Dans ce nombre de 37, trois remplissent les fonctions d'ingénieur en chef. Deux remplissent les fonctions de chef de division au Ministère des Travaux Publics.

Deux sont chargés de services spéciaux, l'un du pont de la Boverie à Liège, l'autre de l'étude de la Meuse.

Neuf sont attachés à la direction des travaux des chemins de fer en construction.

Trois à l'administration des chemins de fer en exploitation.

Le vingtième est attaché aux bureaux de l'inspecteur général, et le vingt et unième est attaché comme répétiteur à l'école du génie civil établie près de l'université de Gand.

En sorte que, sur 37 ingénieurs ordinaires, 16 seulement remplissent leurs fonctions dans les provinces.

Seize ingénieurs ordinaires pour le service ordinaire de l'État dans les neuf provinces du royaume, ne donnent pas une moyenne proportionnelle de deux par province, nombre évidemment insuffisant.

Les sous-ingénieurs, dont les cadres fixent le nombre à 15, sont au nombre de 14.

Six sous-ingénieurs seulement sont en service dans les provinces, huit sont attachés au chemin de fer et à des services spéciaux.

Les conducteurs et aspirants-conducteurs sont au nombre de 122, deux de plus que le nombre admis par les cadres.

L'on ne doit pas perdre de vue, lorsqu'on veut se rendre compte des augmentations demandées pour le personnel des ponts et chaussées, qu'un certain nombre d'ingénieurs ont été distraits du service ordinaire pour être attachés aux services spéciaux.

Que le chemin de fer constitue le plus important de ces services spéciaux; qu'un arrêté royal du 24 juillet 1837 a statué (art. 4), qu'à l'avenir, lorsqu'un ingénieur ou sous-ingénieur des ponts et chaussées serait attaché aux travaux du chemin de fer, le supplément de traitement qui pourrait lui être alloué serait seul imputable sur les fonds du chemin de fer, le traitement fixe continuant à être payé sur le Budget (allocation du personnel des ponts et chaussées).

Le chiffre des traitements des ingénieurs attachés aux chemins de fer depuis l'arrêté de 1837, s'élève à 34,600 francs.

L'on se réfère, du reste, aux explications déjà données, p. 242 des développements du Budget.

Promotions accordées en 1840.

Le tableau ci-joint, littera I, fait connaître les promotions accordées en 1840, par le précédent Ministre des Travaux Publics.

Les promotions les plus élevées se bornent à deux ingénieurs, qui ont passé de la deuxième classe à la première.

Quant aux nominations nouvelles de deux sous-ingénieurs et de neuf aspirants-conducteurs, nominations commandées d'ailleurs par les besoins du service, elles sont le résultat des concours qui ont lieu chaque année.

Le chiffre de l'augmentation de dépense pour promotions et nominations nouvelles s'élève, ainsi qu'on l'a déjà dit, à 34,718 francs.

Il résulte des explications qui précèdent que, dans les grades supérieurs surtout, nonobstant les promotions de 1840, le personnel des ponts et chaussées est encore au-dessous des nombres fixés par les règlements; qu'un grand nombre d'ingénieurs remplissent des fonctions supérieures à leur grade; que, pour le service des provinces, le personnel des ingénieurs est généralement trop restreint, circonstance qu'il faut attribuer à l'accroissement successif de nos voies de communication, et surtout à ce qu'un grand nombre d'ingénieurs sont passés du service ordinaire dans les services spéciaux. Les promotions accordées en 1840, outre qu'elles étaient ou la récompense de services rendus, ou le résultat de concours, étaient donc légitimées par les besoins du service.

Indemnités en faveur des élèves des ponts et chaussées détachés sur les travaux.

L'arrêté royal du 1^{er} octobre 1838, qui met l'institution du corps des ponts et chaussées en rapport avec la loi organique de l'enseignement supérieur, porte :

Art. 5. « Les élèves des ponts et chaussées ne reçoivent pas de traitement, » mais il peut leur être accordé une indemnité à titre d'encouragement ou de » frais de déplacement. »

Art. 9. « Pendant les semestres d'été, les élèves ingénieurs sont distribués, » en ayant égard au plus ou moins d'avancement de leur instruction, sur les » ateliers d'exécution des travaux publics, en qualité d'observateurs ou d'aides, » sous la direction exclusive et les ordres immédiats des ingénieurs de l'État. »

Dix élèves ingénieurs de l'école du génie civil ont, par arrêté ministériel du 12 mai dernier, été distribués, pendant la campagne de 1840, sur les travaux de l'État, ainsi qu'il suit :

Deux aux travaux du pont du chemin de fer en construction sur la Meuse au Val-Benoît.

Un aux travaux du chemin de fer de Tubize vers Mons.

Un aux travaux du chemin de fer de Courtray vers la France.

Deux aux travaux du chemin de fer de Liège à la frontière prussienne.

Un aux travaux du chemin de fer de Namur à Charleroy.

Un aux travaux des ports, dans la Flandre occidentale.

Un aux travaux des routes dans la même province.

Un aux travaux de prolongement du chemin de fer, jusque dans la ville d'Anvers.

Il a été accordé à chacun de ces élèves, à titre de frais de déplacement et de séjour, une indemnité de 120 francs par mois pendant le temps qu'ils sont restés sur les travaux.

Cette dépense s'élève, pour l'année 1840, à 3,876 francs.

Les indemnités des deux élèves ingénieurs, qui ont été attachés aux travaux des ports dans la Flandre occidentale et aux travaux des routes dans la même province, ont seules été imputées sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées; ces indemnités s'élèvent à 1,056 francs.

Les indemnités des 8 autres élèves qui ont été attachés aux divers travaux des chemins de fer en construction, ont été payées sur les fonds du chemin de fer; la dépense de ce chef s'élève à 2,820 francs.

Voir pour les détails, le tableau ci-annexé litt. K.

Il eût sans doute été plus rationnel d'imputer sur une seule et même allocation les indemnités des élèves ingénieurs, et cette allocation est sans contredit celle du personnel des ponts et chaussées; mais ce crédit étant fort restreint et ne présentant pas d'ailleurs de restant disponible pour l'imputation de la dépense entière, il a fallu diviser le chiffre des indemnités, et les répartir sur deux crédits.

ÉTAT N° 16.

CHAPITRE III.

SECTION PREMIÈRE.

CHEMIN DE FER.

La section centrale désire savoir si les employés du chemin de fer sont exemptés de payer leur place, et si cette exemption s'étend au delà du ressort de leur emploi, notamment à des voyages étrangers à leur service.

En règle générale, l'exemption dont il s'agit n'est accordée qu'aux fonctionnaires et employés du service d'exploitation qui, par la nature de leurs fonctions, sont tenus à des déplacements. Il est à remarquer que ces employés ne jouissent pas de frais de route, mais simplement de frais de séjour pour le temps qu'ils passent hors de leur résidence.

S'ils font des voyages étrangers à leur service, ils n'ont pas droit à l'exemption.

Elle demande pourquoi la dépense de perception est majorée dans une proportion plus forte que celle de locomotion, en sorte que les frais de perception qui n'étaient que de 8 p. % du produit brut, s'élèveraient à plus de 10 p. % d'après le crédit proposé.

Le chiffre porté au Budget de 1840, pour les dépenses désignées sous la dénomination de *frais de perception*, est de. fr. 460,000 »

Il faut ajouter à cette somme le montant du transfert autorisé par la loi du 31 décembre 1840 90,342 »

TOTAL. fr. 550,342 »

Cette allocation correspond à un peu plus de 10 p. % de la recette brute de 1840.

L'allocation demandée au Budget de 1841, pour frais de perception, est de. fr. 690,000

La recette présumée de 1841, est de 7,000,000

Il s'en suit que, pour 1841, les frais dits de perception, seront d'un peu moins de 10 p. %.

Il résulte de ce rapprochement qu'il y a plutôt décroissance qu'augmentation dans les frais dits *de perception*.

Il est à remarquer que la Chambre a été prévenue (voir pag. 42 des nouveaux développements) que l'art. 3 du chapitre III, comprend, indépendamment des frais de perception des différents services, les frais généraux et les frais de factage.

Les frais de perception proprement dits ne vont ni à 10 ni à 8 p. % de la recette brute.

La section centrale demande si les sections à ouvrir en 1841 équivalent à une section ordinaire, c'est-à-dire à un quatorzième en plus de l'exploitation actuelle, ainsi qu'il est énoncé dans les développements du Budget; il semble rationnel d'observer la même proportion dans la dépense.

L'on peut remarquer (pag. 41 des nouveaux développements) :

Que les 14 sections actuellement livrées à la circulation ont exigé, en 1840, une dépense correspondant, pour l'année entière, à fr. 3,184,785 »

Que les sections à ouvrir en 1841 équivalent à une section ordinaire pendant l'année entière, ci 227,484 »

Qu'à ces deux sommes l'on a ajouté 10 p. % de leur montant, pour l'extension probable du service des marchandises, y compris factage à l'intérieur et correspondance avec l'étranger, ci 341,226 »

Ensemble. fr. 3,753,495 »

Ou en somme ronde. 3,750,000 »

Il ne serait donc rationnel de limiter, pour 1841, l'augmentation d'allocation à un quatorzième, que dans l'hypothèse où le service des marchandises ne dût être, en 1841, que ce qu'il a été en 1840, hypothèse qui ne peut être dans le vœu de la Chambre, et qui, il faut bien le remarquer, ne permettrait pas de compter sur la recette de 7,000,000 de francs prévue au Budget des Voies et Moyens.

ÉTAT N° 17.

SECTION DEUXIÈME.

POSTES.

ARTICLE PREMIER.

La section centrale désire connaître l'emploi des retenues opérées sur le salaire des facteurs, pour faits de négligence dans leur service.

Ces retenues sont opérées au profit de la caisse de retraite, au moyen d'une déduction sur les états d'émargements annexés à l'ordonnance du trésor, visée préalablement par la Cour des Comptes.

ART. 2.

La section centrale demande si le traitement des inspecteurs des postes n'a pas été fixé à un taux qui comprend les frais des tournées de ces fonctionnaires.

Sous le Gouvernement précédent, les inspecteurs des postes touchaient un traitement qui dépassait 8,000 francs, et il ne leur était pas alloué d'indemnité pour frais de tournée.

Ce système était vicieux, en ce sens, que les inspecteurs ayant un intérêt direct à ne pas faire d'inspections, ne se déplaçaient que dans le cas d'une nécessité absolue.

Le traitement fixe des inspecteurs des postes se trouve réduit aujourd'hui à 5,000 francs par an, et il leur est alloué en outre des frais de route et de séjour.

Conformément aux dispositions des arrêtés en date des 2 mars et 18 août 1833, ces fonctionnaires, lorsqu'ils sont en mission, reçoivent pour leurs dépenses personnelles une indemnité, dont le *maximum* est fixé à dix francs par jour d'absence, pour les tournées ordinaires, et à douze francs par jour pour les missions extraordinaires.

Toutefois, les frais de séjour ne leur sont payés pour les jours de voyage que lorsque la distance parcourue ne reste pas au-dessous de deux myriamètres. tant pour aller que pour revenir.

L'indemnité allouée aux inspecteurs des postes, pour frais de route, est fixée à 3 francs par lieue, lorsqu'ils voyagent par les routes ordinaires, et cette somme est réduite à la moitié pour les voyages par le chemin de fer.

Dans les cas où les inspecteurs des postes voyagent par les malles postes, ils ne reçoivent pas de frais de route.

ART. 3.

Un membre de la section centrale pense que le personnel des postes pourrait être utilisé pour le service du chemin de fer, notamment pour le transport des marchandises.

Il existe certainement beaucoup d'analogie entre le transport des lettres et celui des marchandises. La poste et les chemins de fer sont deux institutions qui sont appelées à se prêter un puissant appui, et la force des choses doit les amener à se compléter mutuellement.

Le Gouvernement ne méconnaît point qu'il soit possible de réunir, à certains égards, le service de la poste à celui du chemin de fer; mais cette réunion doit soulever plusieurs questions importantes, qu'il serait peu prudent de résoudre dès à présent, et pour l'appréciation desquelles il convient d'attendre le résultat d'une expérience plus longue.

La réunion que l'on demande a d'ailleurs déjà reçu un commencement d'exécution, par la création de bureaux mixtes, dans toutes les localités où les deux services n'offraient pas assez d'importance pour en charger deux personnes distinctes.

C'est ainsi que, dans un but d'économie, les recettes de la poste et celles du

chemin de fer sont effectuées par un même agent à Waremmes, à Landen, à Malderen, à Wetteren, à Aeltre, à Deynze, à Waereghem, à Haerlebeke, à Hal et à Tubize.

Mais il ne serait possible, pour le moment, d'utiliser d'une manière générale les employés des postes pour le transport des marchandises par le chemin de fer, qu'en augmentant considérablement le personnel des bureaux des postes.

En effet, tandis que, depuis quelques années, le service des postes a pris une extension telle que ses produits ont presque doublé, le personnel de cette administration est à peu près resté ce qu'il était il y a 10 ans; aussi peut-il à peine suffire au travail dans la plupart des bureaux de postes.

Si l'on donnait à ces bureaux des attributions nouvelles, il faudrait indispensablement augmenter leur personnel d'un nombre de commis et de facteurs égal à celui que l'administration du chemin de fer en exploitation emploie aujourd'hui, pour le service que l'on voudrait attribuer à la poste, de sorte qu'en résumé il n'y aurait, quant à présent du moins, aucune économie à opérer ce changement.

ÉTAT N° 18.

CHAPITRE IV.

MINES.

ARTICLE PREMIER.

Avant de statuer sur le § 2 du litt. A, la section centrale demande quels seront la base et le mode de payement des indemnités à accorder aux conseillers honoraires.

Le mode le plus naturel paraît être la distribution de jetons de présence, lorsque le concours du conseiller honoraire est requis.

Un arrêté royal fixerait le taux du jeton de présence.

Mais il faut distinguer deux classes de conseillers honoraires : ceux qui sont nommés à la résidence de Bruxelles, et ceux qui, conservant leur résidence dans d'autres villes, seraient néanmoins adjoints au conseil, à cause de l'avantage que l'on pourrait retirer de leurs connaissances.

Un tableau des travaux du conseil des mines, depuis son institution jusqu'au 4 décembre 1840, prouve que le conseil des mines s'est occupé de 212 affaires. La présence de conseillers honoraires a été requise 77 fois. Leur ministère a donc été nécessaire dans plus du tiers des affaires (36 sur 100).

Le conseil des mines ayant commencé ses travaux en septembre 1837, il en résulte que, au moins deux fois pas mois, en moyenne, l'intervention d'un conseiller honoraire a été requise.

En supposant que la valeur du jeton de présence fût de 50 francs, une somme de 1,200 francs au moins, annuellement, serait nécessaire.

La valeur du jeton ne serait pas trop grande, si l'on réfléchit que l'obligation de prendre part aux délibérations du conseil, lorsqu'il en est requis (art 5 du règlement du conseil des mines, sanctionné par arrêté royal du 30 décem-

bre 1840), oblige le conseiller honoraire à une résidence continue. L'examen des affaires peut, d'ailleurs, exiger une étude de plusieurs jours.

Dans certains cas, lorsque le conseiller honoraire sera chargé de la rédaction d'un rapport, il conviendra de lui attribuer, de ce chef, une indemnité.

Les frais de déplacement, résultant de missions ou de délégations de membres du conseil, ont été portés, au Budget de 1840, à 1,200 francs.

La somme de 3,200 francs, proposée au Budget de 1841, ne dépassera donc pas les besoins présumés pour :

- 1^o Les jetons de présence;
- 2^o Les frais de déplacement des conseillers honoraires qui seraient éventuellement nommés avec résidence dans une ville autre que la capitale;
- 3^o Les rapports rédigés exceptionnellement par les conseillers honoraires;
- 4^o Les frais de déplacement des membres du conseil, résultant de missions ou de délégations.

ÉTAT N^o 19.

ART. 2.

Après l'extension qu'a reçue le corps des mines, la section centrale n'entrevoit pas la nécessité de nouvelles promotions ou admissions; elle demande donc des explications sur la majoration de 10,000 francs que présente le crédit pétitionné, sur celui de l'exercice précédent.

Elle désire avoir un état des ingénieurs et conducteurs des mines, avec l'indication de leurs attributions, résidences et traitements respectifs.

Depuis environ six années que l'exploitation des mines a pris, en Belgique, un grand développement, on a eu à regretter l'insuffisance du corps des ingénieurs des mines.

« Le nombre des sous-ingénieurs et des conducteurs n'est pas au complet » (portent les observations générales présentées à l'appui du Budget de 1840); » on ne parviendra que successivement à le remplir, au fur et à mesure que l'école spéciale des mines de Liège et les institutions libres fourniront des sujets capables. »

« Aucune augmentation (est-il dit un peu plus haut) n'est demandée par l'article 2, *ingénieurs et conducteurs*; les sommes allouées pour le service courant suffiront pour l'année prochaine. Un arrêté royal du 4 juin dernier a cependant augmenté le cadre du personnel de l'administration des mines. D'après cet arrêté, le corps des ingénieurs se composera de :

- 3 ingénieurs en chef;
- 7 ingénieurs;
- 9 sous-ingénieurs;
- 40 conducteurs.

L'hypothèse qu'annonçaient clairement les développements du Budget de 1840 s'est réalisée. L'école des mines a fourni plusieurs candidats aux examens; le corps des ingénieurs trouve enfin à se compléter.

Les cadres sont loin d'être remplis; d'après le tableau litt. *Z* ci-annexé, le corps des ingénieurs se compose de :

3 ingénieurs en chef;
5 ingénieurs;
7 sous-ingénieurs;
25 conducteurs.

Il y a de plus un ingénieur en disponibilité, à qui, sur sa demande, l'administration a accordé la retraite.

Dans le nombre de fonctionnaires désignés ci-dessus, il y a 1 ingénieur en chef de première classe, 2 de deuxième; 4 ingénieurs de première classe, 1 de deuxième; 1 conducteur de première classe, 4 de deuxième, 18 de troisième et 2 conducteurs temporaires.

Les fonctions des officiers du corps des mines sont très-laborieuses. Le rapport du 26 novembre 1839 a fait connaître que le nombre des demandes en concession livrées à leur examen, s'élevait à *huit cents*; ils ne peuvent suffire à la surveillance des travaux, à la vérification des plans des mines. Un arrêté royal du 24 juin 1839 leur a confié la surveillance des machines à vapeur. Ils sont, en outre, chargés de la formation des matrices de rôle, pour l'assiette des redevances sur les mines, de l'instruction des demandes en établissement d'usines; ils sont consultés parfois sur la valeur des charbonnages mis en société anonyme; ils doivent dresser des procès-verbaux des accidents qui arrivent dans leur ressort.

L'administration ne peut s'interdire la faculté de rémunérer, au moyen d'un avancement, les services rendus, et de compléter le corps des mines au fur et à mesure que des candidats capables se présenteront.

L'augmentation portée au Budget se trouve donc justifiée au moyen de ces considérations.

ÉTAT N° 20.

ART. 3.

La section centrale désire connaître l'emploi qui a eu lieu du même crédit au Budget de 1840. Elle fait, en outre, observer que, d'après les explications données alors, l'allocation pour subsides aux caisses de prévoyance ne devait plus se renouveler.

Les développements à l'appui du Budget de 1840 contiennent l'exposé des considérations qui doivent engager le Gouvernement à propager et à soutenir les caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs.

Les provinces suivantes sont dotées de ces institutions :

LIÈGE (arrêté royal du 24 juin 1839);

NAMUR et LUXEMBOURG (arrêté royal du 1^{er} décembre 1839);

HAINAUT, *arrondissement de Mons* (arrêté royal du 30 décembre 1840);

— *arrondissement de Charleroy* (arrêté royal du 31 décembre 1840).

Le tableau ci-annexé litt. *M* rend compte de l'emploi de la somme de 45,000 francs allouée au Budget de 1840.

La caisse commune de prévoyance de la province de Liège a reçu fr.	12,000
Celle des provinces de Namur et de Luxembourg	5,000
Celle de l'arrondissement de Mons	15,000
Celle de l'arrondissement de Charleroy	10,000
Total. fr.	42,000

Les trois mille francs restants ont été ou seront employés pour secours et récompenses aux ouvriers mineurs, qui se sont distingués par des actes de dévouement, en frais de fabrication de médailles, etc.

Les caisses de prévoyance ne font que de naître; on ne peut encore les abandonner à elles-mêmes. Les exploitants versent, dans la caisse commune, une somme égale à celle qui résulte des retenues faites sur le salaire des ouvriers. « Si l'on veut (portent les observations présentées lors du Budget de 1840) » que les caisses de prévoyance aient quelque fixité, qu'elles acquièrent un caractère général, il est essentiel que le Gouvernement leur assure son patronage, qu'il en approuve les statuts, et qu'il leur accorde ANNUELLEMENT des subsides proportionnés aux sacrifices que fera chacune de ces sociétés. »

Les exploitants n'ont consenti aux sacrifices notables qui résultent pour eux de l'institution des caisses, qu'en vue de l'appui financier que leur accorderait le Gouvernement. La contribution d'un grand nombre d'établissements, par suite des mesures adoptées, sera annuellement de plusieurs milliers de francs. S'il n'y avait pas un bénéfice résultant de l'association commune, qui leur permit de participer aux avantages généraux, la plupart préféreraient voir tourner leurs sacrifices exclusivement au profit des ouvriers de leur établissement, et l'association serait rompue.

L'on peut espérer que, dans peu d'années, le produit des redevances sur les mines permettra de prendre le subside sur les sommes fournies par cet impôt. Actuellement, la suppression du subside accordé l'année dernière détruirait la plupart des avantages que l'on a obtenus pendant le courant de l'année 1840; il y a, d'ailleurs, encore un nombre assez considérable d'exploitants qui, jusqu'ici, n'ont pas adhéré; en dotant des caisses de prévoyance, on en assure la perpétuité; on parvient en même temps à les généraliser et à les répandre.

ÉTAT N° 21.

ART. 4.

La section centrale demande un état de l'emploi de la somme allouée pour le même objet en 1840.

L'annexe litt. N répond à la question ci-dessus. C'est cette allocation qui a permis d'accorder à l'académie Royale des sciences et belles-lettres de Bruxelles une somme de 2,000 francs pour les meilleurs ouvrages présentés sur la question suivante : *Rechercher et discuter les moyens de soustraire les travaux d'exploitation des mines de houille aux chances d'explosion.*

Trois des auteurs des mémoires envoyés au concours ont reçu de l'académie

uné médaille d'or; deux autres ont été jugés dignes d'une médaille d'argent. La publication de ces cinq mémoires ayant paru désirable dans l'intérêt de la bonne exploitation des mines, le Gouvernement a consenti à payer les frais de l'impression.

L'allocation, telle qu'elle est proposée pour 1841, a un caractère plus général; elle est ainsi qualifiée : *Impressions, achats de livres et d'instruments; encouragements et subventions pour la publication de plans et de mémoires; essais et expériences.*

Sous cette dernière rubrique rentrent deux séries d'expériences ordonnées par l'administration des mines : 1^o sur les moyens de sauvetage à employer ou à recommander dans les mines, lors d'accidents; 2^o sur la fabrication de lampes modèles de sûreté. Les rapports de la commission nommée pour ce dernier examen se trouvent à la fin du recueil de mémoires sur la question des *explosions*, publié par l'académie. Mais ces rapports ne sont encore que préparatoires; un examen et un rapport définitifs sont demandés par le Département.

L'administration des mines, se proportionnant aux développements de l'exploitation, a dû grandir comme cette dernière. Sous le régime néerlandais, pendant que le siège de cette administration se trouvait à *La Haye*, son action a été paralysée. Durant les premières années qui ont suivi la déclaration de notre indépendance, elle n'a pu prendre toute son extension. Aujourd'hui, la surveillance de l'administration des mines s'exerce sur l'emploi des moteurs et des éléments les plus puissants dans l'ordre matériel : la houille, le fer, la vapeur.

L'industrie, dont cette administration surveille et dirige en quelque sorte les progrès, est souffrante; c'est un motif de plus d'accorder au Gouvernement les moyens d'action nécessaires pour lui permettre d'exercer son utile intervention.

ÉTAT N^o 21.

CHAPITRE V.

SECTION PREMIÈRE.

INSTRUCTION PUBLIQUE.

ARTICLE 1^{er}.

La section centrale désire connaître l'emploi qui a été fait du crédit alloué en 1840 pour le matériel des universités.

Les détails de l'emploi de la somme de 100,000 francs affectée au service matériel des universités se trouvent imprimés dans le rapport qui vient d'être distribué aux Chambres, sous le numéro 66, n^o 2, section 2 page 29.

Cette dépense s'est élevée à 98,490 francs, non compris 10,000 francs prélevés sur les fonds de l'industrie et du commerce, et dont il sera parlé ci-après.

Elle demande s'il y aura des dépenses extraordinaires à faire à ce sujet en 1841.

On ne prévoit pas, quant à présent, de dépenses extraordinaires pour 1841; mais on juge la somme de 100,000 francs nécessaire pour le service ordinaire

du matériel des universités, y compris les quatre collections à former pour l'usage des écoles des arts et manufactures, annexées aux universités de Gand et de Liège : cette dépense, très-importante, est tout à fait nouvelle, et n'a pu jusqu'ici figurer à aucun Budget, puisque ces écoles sont de création récente. Les explications données au rapport sur les universités font d'ailleurs connaître quels sont les besoins de toutes les autres collections, dont la plupart sont encore fort incomplètes, et démontrent ainsi la nécessité de ces 100,000 francs.

ÉTAT N° 25.

ART. 4.

La section centrale demande s'il n'est plus rien alloué pour l'enseignement industriel sur le crédit accordé pour l'encouragement de l'industrie. Elle désire connaître l'emploi qu'on se propose de faire de la somme pétitionnée.

A dater de cette année 1841, le Ministre des Travaux Publics conserve exclusivement dans ses attributions tous les établissements d'enseignement industriel. Le Ministère de l'Intérieur ne retient que les écoles de métiers, où l'on ne donne qu'une instruction pratique et manuelle. Ce Département ne pourvoira plus aux besoins de l'enseignement industriel proprement dit.

Les 25,000 francs portés à l'art. 4 sont destinés :

1° A pourvoir au service de l'école industrielle de Gand, dépense qui figure depuis longtemps au Budget de l'instruction publique, 10,000 ;

2° Les 15,000 francs de surplus sont destinés à l'organisation, soit de quelques institutions nouvelles, soit de certains collèges où l'on donnait un enseignement classique imparfait, et qui seraient transformés en écoles industrielles et commerciales.

Sa section centrale désire connaître les subsides accordés pour l'enseignement industriel en 1840.

Le Gouvernement a prélevé, sur les 400,000 francs votés au Budget de l'intérieur pour l'encouragement du commerce et de l'industrie, une somme de 10,000 francs, appliquée spécialement aux frais de premier établissement des écoles des arts et manufactures de Gand et de Liège (annexées aux universités), suivant l'engagement qu'avait pris l'ancien Ministre de l'Intérieur, lors de la discussion du Budget 1840. Ces 10,000 francs sont déjà appliqués.

Liège a obtenu :

Pour placement de l'appareil du calorifère dans les salles de l'école fr.	3,000	»
De plus pour diverses autres dépenses d'ameublement . . .	2,500	»
	5,500	»

Gand a obtenu :

Pour des dépenses du même genre.	4,500	»
	10,000	»

En outre, M. le Ministre de l'Intérieur doit avoir alloué une somme de 5,000 francs environ à des établissements d'enseignement industriel, au nombre desquels se trouve l'école de Verviers, et qui, à l'avenir, ne recevront plus de secours que du Budget des Travaux Publics.

ÉTAT N° 24.

CHAPITRE V.

TROISIÈME SECTION.

ART. 9. — *Monument de la place des Martyrs* fr. 25,000 »

Il résulte des explications que le Gouvernement a données, l'année dernière, et qui ont été insérées dans le rapport de la section centrale, que le monument de la place des Martyrs coûtera environ fr. 326,851 »

Tandis que les sommes disponibles pour couvrir cette dépense ne s'élèvent qu'à 315,865 »

Le déficit est donc de. fr. 10,986 »

Une somme de 25,000 francs est demandée pour faire face à ce déficit et pourvoir aux premiers frais d'exécution de quatre bas-reliefs qui doivent compléter le monument. Ces bas-reliefs coûteraient 35 à 40,000 francs, à payer en 4 ans; il semble que, pour cette somme, il ne faut pas laisser incomplet un monument national aussi remarquable.

TABLEAU

Du personnel du canal de Bruxelles à Charleroy, sous le régime de la société concessionnaire.

QUALITÉS.	HONORAIRES.	SUPPLÉM ^{ts} .	DÉSIGNATION DU SERVICE.
	fr. c.		
Directeur	10,000 »	»	
Inspecteur du canal.....	3,600 »	»	Chargé de la surveillance, de l'entretien du canal et de la police de la navigation.
Conducteur payeur du canal.	1,800 »	»	Surveillant et payant les ouvriers et éclusiers.
Receveur.....	3,500 »	»	Faisant la perception à la porte de Ninove, payant sur son traitement le pontonnier de cette porte et n'ayant pas de logement.
Id.	2,500 »	»	Faisant la perception à Clabecq (46 ^e), contrôlant le chargement des bateaux, la vérification des perceptions des autres receveurs et payant sur son traitement l'éclusier de la 46 ^e écluse.
Id.	2,400 »	»	Faisant la perception à Senefte (14 ^e) et payant sur son traitement l'éclusier de la 14 ^e écluse.
Id.	2,200 »	»	Faisant la perception à Dampremy (1 ^{re}) et payant sur son traitement l'éclusier de la 1 ^{re} écluse.
Inspecteur aux recettes	4,252 80	»	
Pontonnier.....	547 50	»	A la porte du rivage, à Bruxelles, faisant fonctions de receveur pour les bateaux étrangers allant du grand canal à la porte de Flandre.
Éclusier.....	500 »	»	A la 55 ^{me} écluse, porte de Flandre, à Bruxelles.
Id.	500 »	»	» 54 ^{me} écluse, commune de Molenbeek.
Id.	250 »	»	» 53 ^{me} id. id. d'Anderlecht.
Id.	300 »	»	» 52 ^{me} id. id. de Ruysbroeck.
Id.	300 »	»	» 51 ^{me} id. id. de Leeuw-Saint-Pierre.
Id.	500 »	»	» 50 ^{me} id. id. idem.
Id. surveillant.....	360 »	360 »	» 49 ^{me} id. chargé de la surveillance des manœuvres, etc., de la 46 ^e écluse, à Bruxelles.
Id.	500 »	»	» 48 ^{me} id. commune de Lembeek.
Id.	500 »	»	» 47 ^{me} id. id. id.
Id.	»	»	» 46 ^{me} id. id. de Clabecq, payé par le receveur de ce bureau.
Id.	500 »	»	» 45 ^{me} id. id. d'Ittre.
Id.	500 »	»	» 44 ^{me} id. id. id.
Id. tailleur de pierres..	500 »	»	» 43 ^{me} id. id. id.
Id. maçon.....	500 »	»	» 42 ^{me} id. id. de Squemont.
Id. id.	500 »	»	» 41 ^{me} id. id. d'Ittre.
A REPORTER.....	56,790 30	360 »	

QUALITÉS.	HONORAIRES.	SUPPLÉM ^t .	DÉSIGNATION DU SERVICE.
	fr. c.		
REPORT.....	36,790 30	360 »	
Éclusier tailleur de pierres..	500 »	»	A la 40 ^{me} écluse, commune de Ronquières.
Id.	500 »	»	» 39 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 38 ^{me} id. id. id.
Id.	650 »	»	» 37 ^{me} id. chargé des manœuvres du grand réservoir d'alimentation du canal.
Id.	500 »	»	» 36 ^{me} id. commune de Bernival.
Id.	500 »	»	» 35 ^{me} id. id. d'Arquennes.
Id. tailleur de pierres..	500 »	»	» 34 ^{me} id. id. id.
Id. charpentier	500 »	500 »	» 33 ^{me} id. id. de Fély, faisant au canal toutes les réparations de son état.
Id. maréchal	500 »	900 »	» 32 ^{me} id. commune d'Arquennes, faisant au canal toutes les réparations de son état, et faisant jouer la machine à feu de lutte, et payant sur son traitement un aide maréchal.
Id.	500 »	»	» 31 ^{me} id. commune d'Arquennes.
Id.	500 »	»	» 30 ^{me} id. id. de Fély.
Id. maçon	500 »	»	» 29 ^{me} id. id. d'Arquennes.
Id. surveillant	500 »	360 »	» 28 ^{me} id. id. de Fély, surveillant les manœuvres de la 28 ^{me} à la 46 ^{me} écluse.
Id.	500 »	»	» 27 ^{me} id. id. d'Arquennes.
Id. élagueur d'arbres...	500 »	»	» 26 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 25 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 24 ^{me} id. id. id. route de Nivelles à Mons.
Id.	500 »	»	» 23 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 22 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 21 ^{me} id. id. id.
Id.	450 »	»	» 20 ^{me} id. id. id.
Id. tailleur de pierres..	500 »	»	» 19 ^{me} id. id. de Seneffe.
Id.	500 »	»	» 18 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 17 ^{me} id. id. id.
Pontonier	200 »	»	Pont mobile sur le canal id.
Éclusier	500 »	»	A la 16 ^{me} écluse, commune id.
Id.	500 »	»	» 15 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 13 ^{me} id. id. id. tête des embranchements.
Id. surveillant	500 »	360 »	» 12 ^{me} id. commune de Seneffe, surveillant les manœuvres, etc., du pont de Gouy à la 28 ^{me} écluse.
A REPORTER.....	50,890 30	2,480 »	

QUALITÉS.	HONORAIRES.	SUPPLÉM ^e .	DÉSIGNATION DU SERVICE.
	fr. c.		
Raport	50,890 50	2,480 »	
Garde-souterrain	500 »	»	Au souterrain, surveillant les passages.
Éclusier surveillant	500 »	560 »	A la 11 ^{me} écluse, commune de Pont-à-Celles, surveillant les manœuvres, etc., du pont à Gouy à la 1 ^{re} écluse, et faisant les manœuvres des deux grands réservoirs de lutte.
Id.	500 »	»	» 10 ^{me} id. commune de Pont-à-Celles.
Id.	500 »	»	» 9 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 8 ^{me} id. id. de Viesville.
Id.	500 »	»	» 7 ^{me} id. id. de Gosselies.
Id.	500 »	»	» 6 ^{me} id. id. id.
Id. maçon	500 »	»	» 5 ^{me} id. id. du Roux.
Id.	500 »	»	» 4 ^{me} id. id. id.
Id.	500 »	»	» 3 ^{me} id. id. de Marchienne-au-Pont.
Id.	500 »	»	» 2 ^{me} id. id. id.
TOTAL	56,190 50	2,840 »	

Récapitulation.

Honoraires	56,190 50
Suppléments.	2,840 »
TOTAL. fr.	59,030 50

LITT. F.

CHAPITRE III. — ARTICLE 2.



SERVICE ET CHARGES

*Du canal de Bruxelles à Charleroy, repris par l'État en vertu de la
loi du 1^{er} juin 1839.*



Service et charges du canal de Bruxelles à Charleroy ,

NUMÉRO de LA DEMANDE de paiement.	DATE D'ENVOI à la COUPE DES COMPTES.	NATURE DE LA DÉPENSE.
4367	1840. Février 25	Avance pour pourvoir au paiement des frais résultant de la confection des plans de délimitation des francs-bords du canal
4608	» » 29	Pour complément de l'indemnité de reprise pour le 1 ^{re} trimestre échéant le 21 mars 1840.
5057	» Avril 6	Pour traitement du 1 ^{er} trimestre 1840
5240	» » 16	Pour avoir assuré l'entretien et rétribué le personnel spécial du canal pendant le 1 ^{er} trimestre, qui a pris fin le 21 mars dernier
5797	» Mai 25	Indemnité de reprise pour le trimestre échéant le 21 juin
5867	» Juin 9	Pour traitement du 2 ^e trimestre
6345	» Juillet 4	Pour avoir assuré le service d'entretien et d'exploitation du canal pendant le trimestre qui a pris fin le 21 juin dernier
7083	» Août 17	A titre de prime pour construction d'un bateau
7084	» » »	Id. Id. Id.
7342	» Nov. 10	Pour son traitement du 3 ^e trimestre 1840
7463	» » 15	Pour l'indemnité de reprise
7655	» Octobre 5	A titre de prime pour la construction d'un bateau
7904	» » 16	Pour l'entretien pendant le 3 ^e trimestre qui a pris fin le 21 septembre dernier
8350	» » 19	Pour l'indemnité de reprise
8657	» Décem. 2	A titre de prime pour la construction d'un bateau
8704	» » 5	Pour son traitement du 4 ^e trimestre
8852	» » 11	A titre de prime pour la construction d'un bateau
9017	» » 22	Id. Id. Id.
9018	» » »	Id. Id. Id.
121	1841. Janvier 8	Crédit pour pourvoir au paiement des salaires du personnel d'exploitation pendant les 11 derniers jours de décembre 1840.
		TOTAUX. fr.

repris par l'Etat en vertu de la loi du 1^{er} juin 1839.

PRIMES accordées POUR CONSTRUCTION de bateaux	FRAIS D'ENTRETIEN et D'EXPLOITATION.	INDEMNITE de REPRISE	MONTANT	<i>Observations.</i>
	96,000 »	661,375 66	757,375 66	
»	1,155 »	»	1,155 »	
»	»	110,229 26	110,229 26	
»	375 »	»	375 »	
»	28,512 64	»	28,512 64	
»	»	165,343 91	165,343 91	
»	375 »	»	375 »	
»	28,087 »	»	28,087 »	
151 »	»	»	151 »	
152 76	»	»	152 76	
»	375 »	»	375 »	
»	»	165,343 91	165,343 91	
152 66	»	»	152 66	
»	28,087 »	»	28,087 »	
»	»	165,343 91	165,343 91	
152 46	»	»	152 46	
»	375 »	»	375 »	
152 »	»	»	152 »	
126 16	»	»	126 16	
151 74	»	»	151 74	
»	889 52	»	889 52	
918 78	88,250 96	606,260 99	695,410 75	

68

LITT. G.



TABLEAU DU PERSONNEL

DU

CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES

AU 1^{ER} JANVIER 1841.



QUALITÉS.	RESIDENCE.	TRAITEM.	TRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
Inspecteur général	Bruxelles	12,000	1,270	13,270	
Inspecteur divisionnaire	Id.	8,400	1 058	9,458	
Id.	Gand.	8,400	"	8,400	
Id.	Bruxelles.	8,400	1,058	9,458	
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe .	Id.	6,500	"	6,500	Secrétaire permanent des commissions des ponts et chaussées
Id.	Id.	6 500	1,200	7,500	Chargé du service des bâtiments civils
Id.	Id.	6,500	855	7,155	La somme de 833 francs représente le 1/3 des indemnités fixes; les 2/3 restants sont payés sur les fonds provinciaux.
Id.	Bruges.	6,500	855	7,155	Id. id.
Id.	Bruxelles.	"	"	"	Directeur des chemins de fer en construction
Ingénieur en chef de 2 ^{me} classe. .	Id.	5,200	"	5,200	En service général
Id.	Anvers.	5,200	655	5,855	La somme de 833 francs représente le 1/3 des indemnités fixes; les 2/3 restants sont payés sur les fonds provinciaux.
Id.	Mons.	5,200	855	6,055	Id. celle de 833 francs.
Id.	Liège.	5,200	855	6,055	Id. id. 833 francs
Id.	Namur.	5,200	655	5,855	Id. id. 833 francs
Id.	Braine-le-Comte.	5,200	"	5,200	Chargé de la direction du railway de Braine-le-Comte à la frontière française
Id.	Bruxelles	"	"	"	Directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation.
Ingénieur de 1 ^{re} classe	Id	3,800	2,200	6,000	Chef de division au Département des Travaux Publics.
Id.	Id	3,800	2 200	6,000	Id. id.
Id. faisant fonctions d'ingénieur en chef .	Liège.	4,500	2,200	6,700	Charge du service du pont de la Boverie, à Liège
Id. id.	Gand.	4,500	855	5,355	La somme de 833 francs ne forme que le 1/3 des indemnités fixes; les 2/3 restants sont payés sur les fonds provinciaux
Id. id.	Hasselt.	4,500	655	5,155	Id. celle de 633 francs
Id. id.	Arlon.	4,500	655	5,155	Id. id. 633 francs.
Ingénieur de 1 ^{re} classe	Liège.	3,800	"	3,800	Chargé du service de la Meuse
Id.	Malines.	3,800	1,400	5,200	
Id.	Bruges.	3,800	1,500	5,500	
Id.	Tournay	3,800	1,400	5,200	
Id.	Liège.	3,800	1,500	5,100	
Id.	Namur.	3,800	"	3,800	Charge de la direction du chemin de fer de Namur vers Charleroi.
Id.	Courtray	"	"	"	Chargé de la direction du chemin de fer de Courtray vers Lille et Tournay.
Id.	Ghlin.	"	"	"	Attache à la ligne du chemin de fer du Hainaut.
Ingénieur de 2 ^{me} classe	Bruxelles.	3,200	1,200	4,400	Attache aux bureaux de M l'inspecteur-général.
Id.	Gand.	3,200	"	3,200	Représentant à l'école du génie civil, à Gand.
Id.	Anvers.	3,200	"	3,200	Chargé de l'embranchement de la station de Boignhout, à l'entrepôt général d'Anvers
A REPORTER. fr.		151,600	24,685	176,285	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	PRIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. . . . fr.		151,600	24,685	176,285	
Ingénieur de 2 ^{me} classe. . . .	Termonde.	5,200	1,500	4,500	
Id. . . .	Charleroy.	5,200	1,500	4,500	
Id. . . .	Mons.	5,200	1,200	4,400	
Id. . . .	Liège.	5,200	1,200	4,400	
Id. . . .	Arlon.	5,200	1,200	4,400	
Id. . . .	Namur.	5,200	"	5,200	Attaché au chemin de fer de Namur vers Charleroy.
Id. . . .	Bruxelles.	5,200	"	5,200	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Id. . . .	Chaufontaine.	"	"	"	Chargé du service des travaux du chemin de fer de la Vesdre.
Id. . . .	Liège.	"	"	"	Chargé du service des travaux du chemin de fer d'Ans à la Meuse.
Id. . . .	Tirlemont.	"	"	"	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Ingénieur de 3 ^{me} classe. . . .	Bruges.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Gand.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Grivegnée.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Hasselt.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Tongres.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Bastogne.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Dinant.	2,400	1,200	3,600	
Id. . . .	Sars-le-Moine.	2,400	"	2,400	Attachés au service des travaux du chemin de fer du Hainaut.
Id. . . .	Mons.	2,400	"	2,400	
Id. . . .	Bruxelles.	2,400	"	2,400	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Sous-Ingénieur	Id.	2,000	600	2,600	Attaché au service des bâtiments civils.
Id. . . .	Liège.	2,000	1,200	3,200	Attaché au service du pont de la Boverie, à Liège.
Id. . . .	Hérentals.	2,000	800	2,800	
Id. . . .	Bruxelles.	2,000	1,000	3,000	
Id. . . .	Id.	2,000	1,000	3,000	
Id. . . .	Bruges.	2,000	1,000	3,000	
Id. . . .	Mons.	2,000	1,200	3,200	
Id. . . .	Hoeht.	2,000	1,200	3,200	
Id. . . .	Courtray.	2,000	"	2,000	Attaché au chemin de fer de Courtray vers Lille et Tournay.
Id. . . .	Bruxelles.	2,000	"	2,000	Attaché au bureau de M. le directeur des chemins de fer en construction, à Bruxelles.
Id. . . .	Braine-le-Comte.	2,000	"	2,000	
Id. . . .	Id.	2,000	"	2,000	Attachés aux travaux du chemin de fer du Hainaut.
Id. . . .	Bruxelles.	2,000	"	2,000	Attaché à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Id. . . .	Chaufontaine.	2,000	"	2,000	Attaché aux travaux du chemin de fer de la Vesdre.
Élève-Ingénieur	Bruxelles.	1,200	"	1,200	Au service de l'inspection générale des ponts et chaussées.
A REPORTER. . . . fr.		227,200	47,285	274,485	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. fr.		227,200	47,283	274,483	
Élève-Ingénieur	Gand.	1,460	»	1,460	Attaché en qualité de surveillant à l'école du génie civil, établie à Gand.
Id.	Huyssinghen.	1,440	»	1,440	
Id.	Liège.	»	»	»	Attaché aux travaux du chemin de fer de la Meuse à Chénée.
Id.	Braine-le-Comte.	»	»	»	Attaché aux travaux du chemin de fer du Hainaut.
Conducteur de 1 ^{re} classe	Bruxelles.	2,400	»	2,400	
Id.	Slykons.	2,400	»	2,400	
Id.	Bruxelles.	1,200	»	1,200	La moitié de son traitement est payée par le Département de la Justice, ce conducteur étant attaché à la construction de la prison d'Alost.
Id.	Andenaerde.	2,400	»	2,400	
Id.	Beaumont.	2,400	»	2,400	
Id.	Soignies.	2,400	»	2,400	
Id.	Charleroy.	2,400	»	2,400	
Id.	Mons.	2,400	»	2,400	
Id.	Liège.	2,400	»	2,400	
Id.	Id.	2,400	»	2,400	
Id.	Namur.	2,400	»	2,400	
Id.	Andennes.	2,400	»	2,400	
Id.	Bruxelles.	»	»	»	Attaché aux travaux d'achèvement du chemin de fer de Bruxelles à Forêt.
Id.	Id.	»	»	»	Id. Id.
Id.	Ostende.	»	»	»	Attaché au service de l'embranchement du chemin de fer pénétrant dans la ville d'Ostende.
Id.	Bruxelles.	»	»	»	
Id.	Id.	»	»	»	Attachés à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Id.	Gand.	»	»	»	
Conducteur de 1 ^{re} classe, faisant fonctions d'ingénieur	Chaufontaine.	»	»	»	
Conducteur de 2 ^{me} classe, faisant fonctions d'ingénieur	Id.	»	»	»	Attachés au service des travaux du chemin de fer de la Vesdre.
Conducteur de 2 ^{me} classe.	Reckheim.	2,000	»	2,000	
Id.	Senefte.	2,000	»	2,000	
Id.	Bruxelles.	2,000	»	2,000	
Id.	Id.	2,000	»	2,000	
Id.	Gand.	2,000	»	2,000	
Id.	Tournay.	2,000	»	2,000	
Id.	Fayt.	2,000	»	2,000	
Id.	Thuin.	2,000	»	2,000	
Id.	Mons.	2,000	»	2,000	
Id.	Bury.	2,000	»	2,000	
Id.	Liège.	2,000	»	2,000	
Id.	Id.	2,000	»	2,000	
Id.	Battice.	2,000	»	2,000	
A REPORTER. fr.		283,700	47,283	330,983	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. . . . fr.		283,700	47,285	330,985	
Conducteur de 2 ^{me} classe . . .	Habay-la-Neuve.	2,000	"	2,000	
Id. . . .	Namur.	2,000	"	2,000	
Id. . . .	Id.	2,000	"	2,000	
Id. . . .	Courtray.	"	"	"	Attaché au service des travaux du chemin de fer de Courtray vers Lille à Tournay.
Id. . . .	Malonne.	"	"	"	Id. de Namur vers Charleroy.
Id. . . .	Dolhain.	"	"	"	Id. de la Vesdre.
Id. . . .	Liège.	"	"	"	Id. d'Ans à la Meuse.
Id. . . .	Braine-le-Comte.	"	"	"	Id. du Hainaut.
Id. . . .	Bruxelles.	"	"	"	Attachés au service de l'administration des chemins de fer en exploitation.
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Conducteur de 3 ^{me} classe . . .	Courtray.	"	"	"	
Id. . . .	Id.	"	"	"	Id. de Courtray vers Lille et Tournay.
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Id. . . .	Châtelineau.	"	"	"	Id. de Namur vers Charleroy.
Id. . . .	Floreffe.	"	"	"	
Id. . . .	Bruxelles.	"	"	"	Id. aux travaux d'achèvement de Bruxelles à Forêt.
Id. . . .	Chaufontaine.	"	"	"	Id. de la Vesdre.
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Id. . . .	Liège.	"	"	"	Id. de la Meuse à Chénée.
Id. . . .	Liège.	"	"	"	Attachés au service des travaux du chemin de fer d'Ans à la Meuse.
Id. . . .	Id.	"	"	"	
Id. . . .	Mons.	"	"	"	Id. du Hainaut.
Id. . . .	Tubise.	"	"	"	
Id. . . .	Boussu.	"	"	"	Id. id.
Id. . . .	Sars-le-Moine.	"	"	"	
Id. . . .	Bruxelles.	"	"	"	Attachés à l'administration des chemins de fer en exploitation.
Id. . . .	Waremmes.	"	"	"	
Id. . . .	Bruxelles.	"	"	"	
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	Attaché au bureau de M. l'inspecteur-dévisionnaire De Moor.
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	Attachés aux bureaux de l'inspection générale des ponts et chaussées.
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	Attaché au service des bâtiments civils.
Id. . . .	Liège.	1,500	"	1,500	Attachés au service du pont de la Boverie, à Liège.
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	
Id. . . .	Pont-à-Celles.	1,500	"	1,500	Attaché au service du canal de Charleroy.
Id. . . .	Gand.	1,500	"	1,500	Attachés à l'école du génie civil, établie à Gand.
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	"	1,500	
Id. . . .	Anvers.	1,500	"	1,500	
A REPORTER. . . . fr.		506,200	47,285	553,485	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. . . . fr.		506,200	47,285	553,485	
Conducteur de 5 ^{me} classe . . .	Malines.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Turnhout.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Anvers.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Diest.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Gembloux.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Wavre.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Schaerbeck.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Tirlemont.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Nieuport.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Bruges.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Ninove.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Gand.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Termonde.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Ath.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Fleurus.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Tournay.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Mons.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Peruwelz.	1,500	»	1,500	
Conducteur de 3 ^{me} classe . . .	Tournay.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Liège.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	»	1,000	
Id. . . .	Aywaille.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Liège.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	St-Trond.	1,500	»	1,000	
Id. . . .	Stockheim.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Hasselt.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Id.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Marche.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Arlon.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	St-Hubert.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Bastogne.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Namur.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Philippeville.	1,500	»	1,500	
Id. . . .	Dinant.	1,500	»	1,500	
Aspirant conducteur. . . .	Ixelles.	1,000	»	1,000	
Id. . . .	Bruxelles.	1,000	Traitement supplém ^{re} . 80	1,080	
Id. . . .	Louvain.	1,000	80	1,080	
A REPORTER. . . . fr.		504,800	47,285	412,145	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEM.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. fr.		364,860	47,283	412,143	
Aspirant conducteur.	Necrhaeren.	1,000	260	1,260	
Id.	Hasselt.	1,000	»	1,000	
Id.	Id.	1,000	80	1,080	
Id.	Hocht.	1,000	260	1,260	
Id.	Bastogne.	1,000	260	1,260	
Id.	Chaufontaine.	»	»	»	Attaché au service des travaux du chemin de fer de la Vesdre.
Id.	Ghlin.	»	»	»	Attachés au service des travaux du chemin de fer du Hainant.
Id.	Braine-le-Comte.	»	»	»	
Id.	Liège.	1,000	80	1,080	
TOTAUX. fr.		370,860	48,223	419,083	

*
*Emploi présumé de l'allocation demandée au Budget de 1844 pour le personnel des
ponts et chaussées.*

Traitements et indemnités fixes (la somme renseignée ci-dessus) fr.	419,085	»
Frais de déplacement de l'Inspecteur général et des Inspecteurs, et frais de déplacement extraordinaires des autres membres du corps	30,785	»
Réserve pour promotions éventuelles et pour indemnités à accorder aux élèves des ponts et chaussées.	15,132	»
TOTAL. fr.	465,000	»

RÉPARTITION

*Du personnel du corps des ponts et chaussées entre le service ordinaire
et les services spéciaux.*

MEMBRES DU CORPS.	SERVICE ORDINAIRE.	SERVICES SPÉCIAUX, autres que le CHEMIN DE FER.	SERVICE des CHEMINS DE FER en construction.	SERVICE des CHEMINS DE FER en exploitation.	TOTAL.
Inspecteur général	1	»	»	»	1
Inspecteurs divisionnaires	3	»	»	»	3
Ingénieurs en chef de 1 ^{re} classe . .	2	2	1	»	5
Id. id. de 2 ^{me} classe	4	1	1	1	7
Ingénieurs de 1 ^{re} classe	7	4	3	»	14
Id. de 2 ^{me} classe	6	1	4	2	13
Id. de 3 ^{me} classe	7	»	2	1	10
Sous-ingénieurs	6	2	5	1	14
Conducteurs de 1 ^{re} classe.	11	1	4	3	19
Id. de 2 ^{me} classe.	14	2	6	3	25
Id. de 3 ^{me} classe.	38	10	16	3	67
Aspirants conducteurs	9	»	3	»	12
TOTAUX,	108	23	45	14	190

PROMOTIONS

*Et nominations faites en 1840, par le précédent Ministre
des Travaux Publics.*

PROMOTIONS ET NOMINATIONS.	AUGMENTATIONS.		Observations.
	Sur les TRAITEMENTS fixes.	Sur les INDEMNITÉS.	
Promotions.			
Ingénieur de 1 ^{re} classe....	»	2,200	Par arrêté du 5 avril 1840, cette dépense, qui était antérieurement payée sur l'allocation du personnel de l'administration centrale, a été imputée, depuis le 1 ^{er} mai, sur l'allocation du personnel des ponts et chaussées.
Id. id.	600	2,200	
Id. id.	600		
Id. de 2 ^e classe....	800		
Id. id.	800		
Id. id.	800		
Id. de 3 ^e classe....	400		
Id. id.	400		
Sous-ingénieur.....	»	600	
Id.	»	1,000	
Id.	2,000	1,200	Les traitement et frais fixes de ce fonctionnaire étaient antérieurement payés sur les fonds provinciaux.
Conducteur de 1 ^{re} classe....	400		
Id. id.	400		
Id. de 2 ^e classe....	500		
Id. id.	500		
Id. de 3 ^e classe....	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Id. id.	500		
Nominations.			
Sous-ingénieur.....	2,000	»	Le traitement de ce fonctionnaire a été payé antérieurement sur les fonds de l'emprunt.
Aspirant-conducteur.....	1,000		
Id.	1,078		
Id.	1,080		
Id.	1,080		
Id.	1,260		
Id.	1,080		
Id.	1,080		
Id.	1,260		
Id.	1,260		
Élève.....	1,200	»	Antérieurement payés sur l'emprunt du chemin de fer.
Id.	1,440		
	27,518	7,200	
	34,718		

20

LITT. K.

ÉLÈVES-INGÉNIEURS

De l'école du génie civil, établie à Gand, détachés sur les travaux pendant l'exercice 1840.

INDEMNITÉ de DÉPLACEMENT par mois.	TEMPS POUR LEQUEL LE DÉPLACEMENT A ÉTÉ AUTORISÉ.	IMPUTATION	
		SUR LE BUDGET, (Allocation des ponts et chaussées).	SUR LES FONDS du Chemin de Fer.
120	Du 1 ^{er} juin au 12 octobre 1840	528	
120	Id. Id.	528	
120	Du 1 ^{er} septembre au 15 octobre 1840	"	180
120	Août, septembre, jusqu'au 15 octobre 1840	"	500
120	Du 1 ^{er} juillet au 1 ^{er} décembre 1840	"	600
120	Du 1 ^{er} juillet au 15 octobre 1840.	"	420
120	Id. Id.	"	420
120	Du 1 ^{er} septembre au 15 octobre 1840	"	180
120	Id. Id.	"	180
120	Du 1 ^{er} juin au 15 octobre 1840	"	540
		1,056	2,820
		3,876	

MINES.

Personnel du corps des mines, au 1^{er} janvier 1841.

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAI- TEMENTS.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
1 ^{re} Division.					
Ingénieur en chef de 2 ^{me} classe.	Mons.	5,200	2,400	7,600	Ces conducteurs, nom- més temporairement, ne sont pas encore admis définitivement dans le corps des mi- nes.
Sous-ingénieur	Id.	2,400	760	3,160	
1 ^{er} DISTRICT,					
ARRONDISSEMENTS JUDICIAIRES DE MONS ET TOURNAY.					
Ingénieur de 1 ^{re} classe	Mons.	3,800	1,500	5,300	
Sous-ingénieur.	Id.	2,400	760	3,160	
Conducteur de 3 ^{me} classe	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Conducteur temporaire.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
2 ^{me} DISTRICT,					
ARRONDISSEMENT JUDICIAIRE DE CHARLEROY.					
Ingénieur de 2 ^{me} classe.	Charleroy.	3,200	1,500	4,700	
Sous-ingénieur.	Id.	2,400	760	3,160	
Conducteur de 3 ^{me} classe	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
2 ^{me} Division.					
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.	Namur.	6,300	2,400	8,700	
3 ^{me} DISTRICT,					
PROVINCE DE NAMUR.					
Ingénieur de 1 ^{re} classe.	Namur.	3,800	1,200	5,000	
Sous-ingénieur	Id.	2,400	1,200	3,600	
Conducteur de 3 ^{me} classe	Id.	1,500	"	1,500	
Id.	Id.	1,500	"	1,500	
A REPORTER. . . . fr.		52,900	12,480	65,380	

QUALITÉS.	RÉSIDENCE.	TRAITEMENTS.	FRAIS FIXES.	TOTAL.	Observations.
REPORT. . . . fr.		52,900	12,480	65,380	
4 ^{me} DISTRICT, PROVINCE DE LUXEMBOURG.					
Sous-ingénieur	Arlon.	2,400	500	2,900	
Conducteur de 3 ^{me} classe . . .	Marche	1,500	»	1,500	
3 ^{me} Division.					
Ingénieur en chef de 2 ^{me} classe.	Liège.	5,200	2,400	7,600	
5 ^{me} DISTRICT, PROVINCES DE LIÈGE ET DE LIMBOURG (RIVE GAUCHE DE LA MEUSE), SAUF L'ARRONDISSEMENT DE HUY.					
Ingénieur de 1 ^{re} classe. . . .	Liège.	3,800	1,800	5,600	
Sous-ingénieur	Id.	2,400	700	3,100	
Conducteur de 1 ^{re} classe . . .	Herstal.	2,400	»	2,400	
Conducteur de 2 ^{me} classe . . .	Liège.	2,000	»	2,000	
Id.	Id.	2,000	»	2,000	
6 ^{me} DISTRICT, MÊMES PROVINCES (RIVE DROITE DE LA MEUSE), SAUF L'ARRONDISSE- MENT DE HUY.					
Ingénieur de 1 ^{re} classe	Liège.	3,800	1,800	5,600	
Sous-ingénieur	Id.	2,400	760	3,160	
Conducteur de 2 ^{me} classe . . .	Id.	2,000	»	2,000	
Conducteur de 3 ^{me} classe . . .	Id.	1,500	»	1,500	
Id.	Id.	1,500	»	1,500	
Id.	Id.	1,500	»	1,500	
Id.	Id.	1,500	»	1,500	
7 ^{me} DISTRICT, ARRONDISSEMENT JUDICIAIRE DE HUY.					
Conducteur de 2 ^{me} classe . . .	Huy.	2,000	»	2,000	
Conducteur de 3 ^{me} classe . . .	Liège.	1,500	»	1,500	
EN DISPONIBILITÉ.					
Ingénieur de 2 ^{me} classe. . . .	Liège.	2,133	»	2,133	
TOTAL. . . . fr.		94,433	20,500	114,933	

MINES.

Subsides aux caisses de prévoyance, secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement, lors d'accidents survenus dans les mines. (Chap. VIII, art. 3.)

NUMÉRO D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES		Observations.
		Par	Par	
		ARTICLL.	NATURE.	
	1 ^{er} A titre de subvention.			
1	Caisse de prévoyance établie dans la province de Liège, en faveur des ouvriers mineurs	12,000	»	42.100 »
2	Idem, dans les provinces de Namur et de Luxembourg	5,000	»	
3	Idem, dans la province de Hainaut, arrondissement de Mors	15,000	»	
4	Idem, arrondissement de Charleroy	10,000	»	
5	Brochure sur les caisses de prévoyance	100	»	
	2 ^o A titre de récompenses.			
6	Gillain, de Morialmé	40	»	500 »
7	Jonet, de Védzin	50	»	
8	Grosfils, de Champion	50	»	
9	Robaye, de St-Marc	25	»	
10	Louette, de Védzin	25	»	
11	Delpierre, de Roux	100	»	
12	Frère, de Roux.	100	»	
	3 ^o Fabrication de médailles.			
13	Frais	2,510	»	2,510 »
	TOTAUX. fr.	45,000	»	45,000 »

MINES.

Encouragements et subventions pour publication de plans et de mémoires relatifs à l'art de l'exploitation. (Chap. VIII, art. 4.)

(Montant de l'allocation : 10,000 fr.)

N ^o d'ORDRE.	Nature des Dépenses.	MONTANT DES DÉPENSES.	Observations.
1	Somme ajoutée au prix institué par l'Académie royale des sciences et belles-lettres de Bruxelles, en faveur des meilleurs mémoires sur la question des moyens de soustraire les mines de houille aux chances d'explosion.	2,000 »	
2	Impression des cinq mémoires couronnés par l'Académie. .	4,847 »	
3	Indemnité au S ^r Van den Broeck fils, pour son ouvrage intitulé : <i>Hygiène des mineurs et des ouvriers d'usines métallurgiques</i>	600 »	
4	Essais et expériences sur le procédé Jacquemet, tendant à prévenir les explosions dans les chaudières	1,000 »	
5	Achat d'ouvrages divers.	205 50	
	TOTAL. fr.	8,652 50	

M. le rapporteur de la section centrale demande :

1^o *L'état de l'emploi des crédits alloués pour le canal de Ponmerœul à Antoing , en 1839 et 1840.*

1839.

Il a été alloué à l'article 3 du chapitre IV du Budget de l'exercice 1839, une somme de. fr.	79,409	94
Il a été alloué à l'art. 8 du même chapitre, ci.	34,000	»
Total.	113,409	94
L'entretien ordinaire du canal d'Antoing, adjudgé en 1832 pour dix années, s'exécute à forfait, moyennant une somme de. . .	27,089	94
(Voir page 12 des développements à l'appui du Budget).		
Les traitements du personnel d'exploitation se sont élevés à.	10,320	»
Des travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration ont été exécutés, en 1839, au canal d'Antoing, d'après le métré ci-joint, annexe n ^o 1 (*), jusqu'à la concurrence de.	76,000	»
Total égal.	113,409	94

1840.

Il a été alloué à l'article 1 ^{er} du chap. III du Budget de l'exercice 1840, une somme de.	79,409	94
Il a été alloué à l'art. 3 du même chapitre, ci.	34,000	»
Total.	113,409	94
Entretien ordinaire du canal d'Antoing, en 1840.	27,089	94
Personnel d'exploitation	12,920	»
Travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration.	73,400	»
Total égal.	113,409	94

(*) Toutes les pièces annexées à l'état d'explication demandé par le rapporteur, et d'autres renseignements, trop volumineux pour être imprimés, seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion de ce Budget.

2^e *L'état de l'emploi des crédits votés pour la Sambre depuis la cession de cette rivière à l'État.*

1836.

Il a été alloué à l'article 2 du chapitre IX du Budget du Ministère de l'Intérieur, pour l'exercice 1836, une somme de fr.	393,000	»
Fourniture de 14 barques destinées au service des écluses et des déversoirs	2,100	»
Fourniture de 76 cabestans destinés à manœuvrer les portes des écluses.	13,937	75
Confection de deux embarcations.	300	»
Réparation du bateau dragueur et de ses dépendances . .	5,412	20
Confection de poutrelles	2,000	»
Frais de dragage	14,781	95
Travaux d'amélioration d'une maison éclusière.	335	»
Blanchiment des maisons éclusières.	284	36
Construction de huit maisons éclusières.	19,200	»
Entretien dans la province de Namur.	37,772	39
Construction de perrés dans la province de Namur . . .	58,197	86
Entretien dans le Hainaut.	86,153	25
Construction de perrés dans le Hainaut.	33,190	55
Personnel d'exploitation	26,108	10
Total.	299,773	41

1837.

Il a été alloué à l'art. 2 du chapitre IX du Budget du Ministère de l'Intérieur, pour l'exercice 1837, une somme de fr.	140,000	»
Confection de 7 barques destinées au service des écluses et des déversoirs. fr.	1,400	»
Frais d'impression	220	»
Frais de dragage	17,405	45
Travaux d'entretien dans la province de Hainaut. . . .	52,863	53
» » dans la province de Namur	39,388	50
Personnel d'exploitation	28,667	28
Total. . . fr.	139,944	76

1838.

Il a été alloué à l'art. 2 du chapitre IV du Budget de l'exercice 1838, une somme de. fr.	126,000	»
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Hainaut, jusqu'à concurrence de. . fr.	49,815	37
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Namur, jusqu'à concurrence de. . .	28,507	47
Les frais de dragage se sont élevés dans la provin. de Hainaut à	11,000	»
» » dans la province de Namur à	5,000	»
Personnel dans les deux provinces.	28,366	58
Total. . . fr.	122,689	42

1839.

Il a été alloué à l'art. 3 du chapitre IV du Budget de l'exercice de 1839, une somme de fr.	139,121 06
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Hainaut, jusqu'à concurrence de . . . fr.	42,108 73
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Namur, jusqu'à concurrence de	51,245 »
Les frais de dragage dans la province de Hainaut se sont élevés à	8,500 »
Les frais de dragage dans la province de Namur se sont élevés à	6,000 »
Personnel d'exploitation dans les deux provinces.	29,334 »
Total. . . . fr.	137,187 73

1840.

Il a été alloué à l'art. 1 ^{er} du chapitre III du Budget de l'exercice 1840, une somme de fr.	140,121 06
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Hainaut, jusqu'à concurrence de	54,616 53
Des travaux d'entretien et d'amélioration ont été exécutés dans la province de Namur, jusqu'à concurrence de	42,610 »
Les frais de dragage se sont élevés dans le Hainaut à	7,000 »
Cession d'un terrain nécessaire aux travaux.	281 75
Personnel d'exploitation dans les deux provinces.	31,045 50
Total. . . . fr.	135,553 78

3^o L'état de l'emploi des crédits extraordinaires déjà votés pour l'Escaut.

Il a été alloué à l'art. 9 du chap. IV du Budget de l'exercice 1839, une somme de fr.	95,000 »
Il a été alloué à l'art. 4 du chap. III du Budget de l'exercice 1840, une somme de	160,500 »
Total. . . . fr.	255,500 »

L'enlèvement d'un cube de 1359 mètres de terre à extraire de la branche de l'Escaut qui traverse la ville de Gand, a été entrepris pour une somme de fr. 1,359 »

Des travaux de dévasement de l'Escaut, dans la ville de Gand, ont été adjugés sur le cahier des charges dont un exemplaire est ci-joint (annexe n^o 2), au prix de 3,640 »

A REPORTER. . . . fr. 4,999 »

REPORT fr.	4,999 »
Le redressement de la coupure de l'Escaut dite canal d'Eyne, a été adjugé sur le cahier des charges dont un exemplaire est ci-joint (annexe n° 3), au prix de	19,000 »
Les emprises de terrains pour ce redressement ont coûté .	14,193 84
Frais de rédaction du projet d'un barrage éclusé sur l'Escaut, à Autrive	1,236 »
La construction d'un barrage éclusé dans l'Escaut, à Autrive, a été adjugée sur le cahier des charges dont un exemplaire est ci-joint (annexe n° 4), au prix de	136,900 »
Augmentation de dépense résultant de la modification apportée dans le système des fondations du barrage d'Autrive .	53,000 »
Frais de route des membres de la commission d'emprise .	189 »
Total. fr.	229,517 84
On procède à l'acquisition des terrains nécessaires à la construction du barrage d'Autrive; ces terrains sont estimés à .	27,000 »
Total. fr.	256,517 84

4° *L'état de l'emploi de la somme de 111,000 francs, allouée l'année dernière pour travaux à la côte de Blankenberghe.*

Il est dit à la page 36 des nouveaux développements à l'appui du Budget, que *l'entretien ordinaire* de la côte de Blankenberghe est adjugé, en deux lots, pour une somme annuelle de 111,400 francs. Le bail d'entretien a pris cours le 1^{er} juillet 1838, pour finir le 1^{er} janvier 1844.

C'est donc au paiement du prix d'entreprise de l'entretien ordinaire de la côte de Blankenberghe, qu'a été employé le crédit alloué en 1840.

On joint ici un exemplaire du devis et cahier des charges de cette entreprise (annexe n° 5).

BATIMENTS CIVILS.

5° *L'état de l'emploi des sommes votées aux Budgets antérieurs sur l'art. 17.*

Cet état se trouve ci-annexé sous le n° 6.

6° *L'emploi du chiffre de 1840, porté sous le litt. B. de l'article 1^{er} du chapitre VIII. Mines.*

Cet état est le suivant :

1° Note du sieur Goevaert, tapissier, s'élevant à vingt-trois francs douze centimes. fr.	23 12
2° Note du sieur Payen-Allard, peintre en bâtiments, s'élevant à deux cent quatorze francs vingt-quatre centimes. .	214 24
A REPORTER. fr.	237 36

REPORT. fr.	237 36
3 ^o Note du sieur Dardenne, loueur de voitures, s'élevant à cent vingt francs.	120 »
4 ^o Note du sieur Haumann et Comp ^e (<i>Annales des mines</i> , 1 ^{re} et 2 ^{me} séries), s'élevant à six cents francs.	600 »
5 ^o Note du sieur Berghmans, menuisier, s'élevant à trois cent vingt francs.	320 »
6 ^o Note du sieur Olin, papetier, s'élevant à cent trente-six francs cinquante-cinq centimes.	136 55
Total. fr.	<u>1,413 91</u>

Le relevé de ces dépenses a été transmis au Ministère, par lettre de M. le Président du conseil des mines, du 28 janvier 1841.

7^o *L'état de l'emploi du crédit alloué pour le jury d'examen les années précédentes.*

Pour les années 1836-1837 et 1838, voir le rapport déposé par M. de Theux, le 20 mars 1839, sur le bureau de la Chambre, et imprimé sous le n^o 102, (pag. 44 et 45).

Le tableau ci-joint (annexe n^o 7) donne les mêmes renseignements pour les années 1839 et 1840.

De plus, il contient le détail des diverses natures de dépenses pour la dernière année.

8^o *Un état de l'emploi du crédit de 1840, de l'art. 7 du chapitre V : LETTRES ET SCIENCES.*

9^o *Un état de l'emploi du crédit de l'année précédente du litt. A de l'art. 8 : BEAUX-ARTS.*

Voir les tableaux ci-annexés, n^{os} 8 et 9.

10^o *Un état de l'emploi des dépenses imprévues de l'année dernière, chapitre XII du Budget.*

Cet état se trouve ci-annexé sous le n^o 10.

Il s'élève à fr. 20,594 07

Mais, si l'on veut avoir un point de comparaison exact, pour apprécier l'opportunité d'accorder, en 1841, une somme de 40,000 francs, il convient d'ajouter à la somme précitée :

1^o Le montant des imputations faites par la direction de l'instruction publique, des lettres, sciences et arts, sur l'allocation des dépenses imprévues du *Budget de l'Intérieur*, imputations qui s'élèvent à. 11,471 29

2^o Les dépenses imprévues du service des postes, qui restent à liquider, et qui s'élèvent à 11,399 45

Total. fr. 43,464 81

11° *Un état de l'emploi du crédit de 217,000 francs alloué par la loi du 1^{er} juin 1839, n° 124, pour travaux de dévasement et de réparation des berges à effectuer au canal de Gand à Terneuzen.*

Des travaux de dévasement ont été adjugés, sur le cahier des charges ci-annexé, n° 11, au prix de fr.	180,500	»
Des travaux de restauration à effectuer aux chemins de halage, bords, talus et plafond, ont été adjugés sur le cahier des charges ci-annexé, n° 12, au prix de	28,700	»
Les frais de surveillance des travaux se sont élevés, jusqu'au 31 décembre 1840, à	1.659	»
Total. fr.	210,859	»

Renseignements demandés par M. PEETERS, représentant.

1° *La contenance ou le nombre de lieues des chemins de fer construits ou décrétés, par province ;*

2° *Le montant de ce que ces chemins de fer ont coûté ou coûteront, par province, après leur entier achèvement, d'après les évaluations des ingénieurs ; ou plutôt, ce qu'on présume que ces chemins coûteront dans chaque province.*

Voir le tableau ci-annexé.

3° *Le nombre de lieues de canaux appartenant à l'État par province.*

4° *Les sommes dépensées par province, depuis la révolution, pour amélioration, construction et achat des canaux.*

Cinq canaux appartiennent à l'État, ce sont :

- 1° Le canal de Gand au Sas-de-Gand ;
- 2° Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ;
- 3° Le canal de Pommerœul à Antoing ;
- 4° Sambre canalisée ;
- 5° Canal de Bruxelles à Charleroy.

CANAL DE GAND AU SAS-DE-GAND.

La partie belge du canal de Gand au Sas-de Gand est entièrement comprise dans la Flandre orientale.

Cette partie de canal, comprise entre l'écluse de décharge dite *Tolhuys* à Gand et la limite de la province, présente un développement de 19,054 mètres, ou 3 lieues $\frac{4}{5}$. (Voir pag. 6 des nouveaux développements à l'appui du projet de Budget.)

Des emprises de terrains effectuées pour la construction du canal de Gand au Sas-de-Gand, ont été payées en 1833, jusqu'à concurrence de fr.	33,641 69
Id. id. en 1834.	17,908 96
Le solde des travaux de construction de l'écluse de navigation à Gand, a été payé en 1835	61,899 38
Des travaux de dévasement ont été effectués par suite de la mise à exécution du traité du 19 avril 1839, jusqu'à concurrence de	180,500 »
Travaux de restauration des chemins de balage, bords, talus et plafond du canal, exécutés en 1840	28,700 »
Total. fr.	<u>322,650 03</u>

CANAL DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC.

La partie belge du canal de Maestricht à Bois-le-Duc est entièrement comprise dans la province du Limbourg.

Depuis l'exécution du traité du 19 avril 1839; la partie belge de ce canal se trouve réduite à 45,000 mètres (9 lieues) de développement. (*Voir* pag. 9 des développements à l'appui du Budget.)

Les travaux exécutés en 1836, pour convertir l'écluse de Hocht en écluse de prise d'eau, ont été adjugés pour une somme de fr.	73,000 »
--	----------

Les travaux exécutés à l'effet de rétablir la navigation dans ce canal, à la suite du traité du 19 avril 1839, ont coûté .	132,000 »
--	-----------

Total. fr.	<u>205,000 »</u>
--------------------	------------------

CANAL DE POMMERŒUL A ANTOING.

Le canal de Pommerœul à Antoing est compris en entier dans la province de Hainaut.

Sa longueur totale est de 25,050 mètres ou de 5 lieues (*voir* page 11 des développements à l'appui du Budget).

Des travaux d'entretien ont seuls été exécutés au canal de Pommerœul à Antoing, depuis 1830.

SAMBRE CANALISÉE.

La partie belge de la Sambre est située dans les provinces de Hainaut et de Namur.

Elle présente un développement total de 94,355 mètres, dont 56,535 mètres dans la province de Hainaut et 37,820 dans la province de Namur. Le développement total de la Sambre correspond à environ 19 lieues de 5,000 mètres (*voir* page 12 des développements à l'appui du Budget), dont 11 lieues dans le Hainaut et huit dans la province de Namur.

La Sambre a été rachetée par l'État au prix de 12,406,000 francs.

En fractionnant ce prix d'après les longueurs, comprises dans chaque province, on trouve :		
Pour le Hainaut	fr.	7,182,000 »
Pour Namur		5,224,000 »
Total.	fr.	<u>12,406,000 »</u>

CANAL DE BRUXELLES A CHARLEROY.

Le canal de Bruxelles à Charleroy est situé dans les provinces de Brabant et de Hainaut.

Ce canal présente un développement total de 74,200 mètres (près de 15 lieues de 5,000 mètres), savoir : 31,747 mètres, environ 6 $\frac{1}{2}$ lieues, dans la province de Brabant, et 42,453 mètres, environ 8 $\frac{1}{2}$ lieues, dans la province de Hainaut.

Du 28 décembre 1830 au 28 juin 1833, l'État a affecté une somme de 1,100,000 florins (fr. 2,328,042 32 cs.) aux travaux de construction du canal de Bruxelles à Charleroy. Cette somme représente les 11740 qui restaient à payer, lorsque la révolution de 1830 éclata, sur le prêt de 4,000,000 de flor., qu'un arrêté royal du 11 juillet 1827 avait autorisé le syndicat d'amortissement à faire à la société concessionnaire de ce canal (*voir* page XI du rapport présenté à la Chambre des Représentants, le 20 mars 1839, sur le rachat de la concession du canal de Charleroy).

Cette somme de 1,100,000 florins ayant été mise à la disposition de la société concessionnaire, il y a pour le Département des Travaux Publics impossibilité d'indiquer quelle est la quotité qui a été affectée aux travaux de construction dans les deux provinces de Brabant et de Hainaut.

Si néanmoins on veut faire une répartition proportionnellement aux longueurs, on trouve :		
Pour le Brabant	fr.	1,008,800 »
Pour le Hainaut		1,319,200 »
Total.	fr.	<u>2,328,000 »</u>

RÉSUMÉ DE CE QUI CONCERNE LES CANAUX.

	LONGUEUR EN LIEUES.	DÉPENSES.
Province d'Anvers		»
— de Brabant	6 $\frac{1}{2}$	1,008,800 »
— de la Flandre orientale.	4	322,650 »
— — occidentale	»	»
— de Hainaut	24 $\frac{1}{2}$	8,501,200 »
— de Liège	»	»
— du Limbourg	9	205,000 »
— du Luxembourg	»	»
— de Namur	8	5,224,000 »
Lieues. 52 . . . fr.		<u>15,261,650 »</u>

5° Les sommes dépensées par province pour construction de routes, subsides pour les routes, etc., depuis la révolution.

Voir le compte rendu du 12 novembre 1839, pag. 59 et suivantes.

TABLEAU DE L'ÉTENDUE,
PAR PROVINCE,
DES CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION,
EN CONSTRUCTION OU ENCORE EN PROJET,
INDIQUANT LA RÉPARTITION RESPECTIVE DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT EFFECTUÉES OU
RESTANT À EFFECTUER.

(Extrait des annexes F et G du Rapport de la section centrale sur l'emprunt
des 90 millions , séance du 29 mai 1840, N° 161.)



DÉSIGNATION des SECTIONS.	LONGUEUR TOTALE.	COÛT TOTAL d'établissement pour la route et les stations.	COÛT MOYEN par LIEUE.	ANVERS.		BRABANT.		FLANDRE ORI.	
				Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.
Bruxelles à Anvers	9 $\frac{1}{2}$	10,520,000	1,110,000	5 $\frac{1}{2}$	6,105,000	4	4,440,000	»	»
Malines à Ostende	25 $\frac{1}{2}$	18,120,000	710,000	1 $\frac{3}{4}$	1,242,000	1 $\frac{3}{4}$	1,242,000	15	9,250,000
Malines à Aus.	17 $\frac{3}{4}$	10,515,000	1,100,000	$\frac{1}{4}$	275,000	11	12,100,000	»	»
Aus à la frontière de Prusse. . .	9	19,495,000	2,105,000	»	»	»	»	»	»
Landen à St-Trond	2 $\frac{1}{4}$	1,385,000	615,000	»	»	»	»	»	»
Gand à Courtray.	8 $\frac{1}{2}$	4,800,000	565,000	»	»	»	»	5	2,825,000
Courtray à la frontière de France .	3	3,380,000	1,125,000	»	»	»	»	»	»
Musecron à Tournay.	3 $\frac{3}{4}$	4,180,000	1,115,000	»	»	»	»	»	»
Bruxelles à Quiévrain	16 $\frac{1}{2}$	15,270,000	925,000	»	»	5 $\frac{1}{4}$	4,856,000	»	»
Braine à Charleroy et Namur . .	16	13,000,000	810,000	»	»	»	»	»	»
Jonctions des stations du Nord et du Midi	$\frac{3}{4}$	460,000	610,000	»	»	$\frac{3}{4}$	460,000	»	»
	112 $\frac{1}{2}$			7 $\frac{1}{2}$		22 $\frac{3}{4}$		18	
		110,125,000	979,000		7,622,000		23,098,000		12,055,000

FLANDRE OCC.		HAINAUT.		LIÈGE.		LIMBOURG.		LUXEMBOURG.		NAMUR.		Observations.
Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	Nombre de lieues.	COÛT TOTAL.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	* Une partie de cette route, passe sur le ter- ritoire du Limbourg.
9	6,390,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	4 $\frac{1}{2}$	4,950,000	2	2,200,000	"	"	"	"	
"	"	"	"	9	10,500,000	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	$\frac{1}{4}$	153,000	2	1,252,000	"	"	"	"	
3 $\frac{1}{2}$	1,978,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
5	3,580,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1 $\frac{1}{4}$	1,393,000	2 $\frac{1}{2}$	2,787,000	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	11 $\frac{1}{4}$	10,414,000	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	11	8,910,000	"	"	"	"	"	"	5	4,050,000	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
16 $\frac{5}{4}$	13,141,000	24 $\frac{5}{4}$	22,111,000	13 $\frac{5}{4}$	24,605,000	4	5,452,000	"	"	5	4,050,000	