

△

(N° 248.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1847.

Budget des dépenses du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1847 ⁽¹⁾.

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

MESSIEURS ,

Le Budget des Travaux Publics n'a pu être examiné sérieusement par les sections à défaut de développements, qui n'ont été distribués que lorsqu'elles avaient terminé leur travail.

Chaque année ce retard donne naissance à des plaintes fondées ; plusieurs sections centrales s'en sont exprimées dans les rapports antérieurs ; mais elles n'ont point indiqué de remède. Pour nous, nous croyons qu'il serait facile d'arriver à une distribution simultanée du Budget et de ses développements, si l'on éloignait de ceux-ci tout ce qui a été dit les années précédentes. Quelques pages suffiraient pour justifier les propositions du Gouvernement, et on les lirait avec fruit.

Privées de renseignements suffisants, les sections se sont en général bornées

⁽¹⁾ Budget, n° 5.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DUMONT, était composée de MM. VEYDI, VAN CUISEN, LESOINNE, BRABANT, OSY et DE NAEYER.

à recommander à leurs rapporteurs de n'accorder aucune augmentation qui ne fût complètement justifiée. Nous avons cru trouver cette justification pour la plupart des articles; nous avons réclamé des explications plus complètes sur ceux qui nous laissaient quelque doute. Nous ne mentionnerons pas les premiers; les seconds seront traités successivement. L'annexe 1 vous fera connaître les renseignements que nous avons cru devoir demander à M. le Ministre, sur les canaux de Jemmapes à Alost, et de Mons à la Sambre; sur les chemins de fer de la vallée de la Dendre, et d'Anvers à Dusseldorf; sur les projets d'un chemin de fer de Malines à Schelle sur l'Escaut, et d'un pont sur le Rupel à Boom; enfin sur le prolongement du canal de la Campine de Herenthals à Anvers.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 3. — *Fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses, fr. 30,000*

L'augmentation de 8,000 fr. a été rejetée par la 3^e section, la 4^e, la 5^e et la 6^e ont demandé des explications. Celles qui se trouvent aux pages 1 et 2 de la 1^{re} annexe du Budget n'ont pas entièrement satisfait la section centrale; elle en a demandé de nouvelles dont voici la teneur :

« Les deux états ci-annexés sous les n^{os} 1 et 2, indiquent les dépenses de matériel de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, payées pendant les années 1845 et 1846.

» Les dépenses de même nature, concernant les exercices précités, qui n'ont pu être soldées à cause de l'influence des crédits, font l'objet des états ci-joints, sous les n^{os} 3 et 4.

» Ces dépenses s'élèvent :

» Pour l'exercice 1845 à	fr. 11,080 09
» Pour l'exercice 1846 à	17,852 04

» Le cahier des développements publié à l'appui du projet de Budget de l'exercice 1847 a déjà fait connaître (pages 1 et 2) les causes de l'insuffisance de l'allocation de 22,000 fr. portée au Budget des années précédentes pour les dépenses de matériel de l'administration centrale.

» A ces causes, l'on doit ajouter les augmentations de dépenses qui sont résultées de la mise en vigueur de la loi sur les pensions et celles plus considérables encore qui résulteront de l'application des dispositions de la loi générale sur la comptabilité de l'État.

» Les attributions du Ministère des Travaux Publics ont reçu aussi un

notable accroissement par suite des concessions de chemin de fer accordées en 1845 et en 1846.

» Il ne sera peut-être pas inopportun de faire remarquer, à cette occasion, que chaque année le nombre des pièces reçues, comme celui des pièces expédiées, suit une progression croissante qui doit avoir une influence directe sur les dépenses de matériel.

» Les deux états ci-annexés sous les n^{os} 5 et 6, constatent cette progression depuis 1837 jusqu'à 1846 inclusivement. »

Nous n'avons pas fait imprimer les six états mentionnés ci-dessus; ils resteront déposés sur le bureau pendant la discussion.

La section centrale n'a pas trouvé ses apaisements dans ces nouvelles explications; elle rejette l'augmentation à l'unanimité.

ART. 4. — *Annales des travaux publics* fr. 9,600

Cette somme se répartit de la manière suivante :

1 ^o A l'imprimeur, pour 500 exemplaires à raison de 6 fr. l'un, fr.	3,000
2 ^o Au même, pour exemplaires d'auteurs des mémoires ou notices.	600
3 ^o Jetons de présence aux membres de la commission	2,000
4 ^o Indemnité fixe du secrétaire	1,500
5 ^o Id. du secrétaire-adjoint	1,000
6 ^o Pour matériel et frais de bureau	300
7 ^o Bibliothèque	1,200
Total	fr. 9,600

Les n^{os} 4 et 7 nous ont paru inutiles, et de ce chef nous proposons une réduction de 2,700 fr.

Les sommes mentionnées sous les n^{os} 5, 4 et 5 peuvent être considérées comme droits d'auteur alloués à des personnes qui ne sont pourtant que juges de l'ouvrage d'un autre, et ce droit, montant à 4,500 fr., a paru exorbitant pour un volume qui n'excède pas 550 pages d'impression. L'on ne croit pas qu'il y ait en Belgique un auteur qui retire pareil fruit de son travail scientifique ou littéraire. Cependant il est juste d'indemniser les membres de la commission; mais un seul secrétaire au traitement de 1,000 fr. suffirait pour la correspondance et les soins à donner à l'impression de l'ouvrage. La bibliothèque paraît superflue; chacun des membres voit les mémoires chez lui; et comme la commission est composée d'hommes versés dans les matières dont traite ce recueil, on doit supposer que chacun d'eux possède les livres auxquels il pourrait avoir besoin de recourir pour se décider sur les points douteux qui se rencontreraient dans les mémoires soumis à son appréciation; d'ailleurs le Ministère des Travaux Publics possède une bibliothèque, à laquelle les membres de la commission ont certainement accès; celle dont il s'agit ici paraît un double emploi.

CHAPITRE II.

PONTES ET CHAUSSÉES. — CANAUX, RIVIÈRES, POLDERS, ETC.

SECTION PREMIÈRE.

Ponts et chaussées.

ARTICLE PREMIER.

La somme dépensée depuis 1850 sur les fonds du trésor public pour la construction de nouvelles routes s'élève à 20,135,855 fr. Un état annexé au cahier de développements à l'appui du Budget des Travaux Publics, sous le n° 2, page 115, fait connaître la répartition de cette somme entre les provinces.

La section centrale, désirant avoir des renseignements plus complets sur l'extension donnée, depuis la révolution, à nos voies de communication pavées et empierrées, a demandé au Gouvernement un tableau indiquant : 1° la désignation de toutes les routes construites depuis 1850; 2° la longueur de ces routes dans chacune des provinces sur le territoire desquelles elles sont établies; 3° leur nature : — *a*) si elles sont pavées ou empierrées, *b*) si elles appartiennent à l'État, aux provinces, aux communes ou à des concessionnaires; 4° le montant des frais de construction; 5° le contingent fourni dans la dépense : — *a*) par l'État, *b*) par les provinces, *c*) par les communes, *d*) par les particuliers intéressés; 6° l'époque à laquelle les nouvelles routes ont été livrées à la circulation.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait connaître que ce travail demande beaucoup de temps et qu'on s'en occupe activement à son Département.

La section centrale croit devoir insister afin que le document dont il s'agit soit communiqué à la Chambre le plus tôt possible; elle le croit indispensable pour apprécier sainement l'importance des travaux exécutés depuis notre émancipation politique, pour développer notre système de voies de communication pavées et empierrées et pour apprécier en même temps les sacrifices que les dépenses faites par le Gouvernement ont provoqués de la part des localités et des particuliers intéressés.

ART. 2. — *Plantations* fr. 50,000

Un membre de la 1^{re} section fait remarquer que dans beaucoup d'endroits les plantations nuisent aux routes, en y entretenant l'humidité. Il faudrait dans ces endroits placer les arbres à une distance plus grande. Le rapporteur est chargé d'appeler la discussion sur ce point.

La 5^e section demande sur quels fonds sont pris les traitements des inspec-

teurs des plantations, et s'il est utile que l'on conserve ces fonctions. *La section demande en outre l'état de la dépense effectuée l'année dernière pour les plantations.*

La 6^e section voudrait que le Gouvernement mît à profit les arbres parvenus à maturité dans les différentes parties du royaume et notamment sur la route d'Ostende à Thielt.

Elle adopte le crédit demandé.

La section centrale n'a pas cru devoir discuter la question proposée par la 1^{re} section; sa solution appartient aux ingénieurs, et en supposant le fait exact, il faudrait établir une balance entre le surcroît de dépenses occasionnées par cet état d'humidité et le produit de la vente des arbres. L'expérience a prouvé en faveur des plantations, puisqu'elles se font dans tous les pays et que nous-mêmes nous avons chaque année voté des fonds pour cet objet.

Le traitement des inspecteurs des plantations est imputé sur deux articles du Budget : l'une moitié sur le présent article et l'autre sur l'article 5 du chap. III (chemin de fer).

La section centrale estime qu'il y a lieu de supprimer ces fonctions, et elle en fait la proposition formelle. Il lui paraît impossible que trois hommes suffisent pour inspecter 735 lieues de route pavée, et 112 lieues de chemins de fer, sans compter les canaux dont les bords sont généralement plantés. Un personnel assez nombreux pour assurer une surveillance efficace absorberait les produits. L'administration des finances devrait charger de ce service ses nombreux agents forestiers; appelée à toucher le revenu des plantations, c'est à elle de chercher par ses employés à en tirer le meilleur parti. Si ce système était mis en pratique il serait indubitablement satisfait au vœu de la 6^e section.

La section centrale propose une réduction de 6,000 fr., montant de la partie du traitement des inspecteurs imputée sur cet article. Semblable réduction sera faite à l'art. 3 du chemin de fer.

SECTION II.

Canaux, rivières, polders.

SERVICE DE LA MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÈGE ET DE NAMUR.

ART. 14. *Entretien et travaux* fr. 220,000

La 3^e section pense qu'à cause de la construction du canal latéral, il conviendrait d'abandonner, pour la partie entre Liège et Maestricht, le système des passes navigables et de se borner à l'entretien des chemins de halage. — Elle adopte l'article.

La 4^e et la 5^e demandent si le Gouvernement a un système arrêté relativement à l'amélioration du régime de la Meuse.

La 4^e désire connaître les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la dérivation de la Meuse à Liège.

M. le Ministre a répondu à l'opinion de la 3^e section que « les seuls travaux que l'on exécute à la Meuse en aval de Liège sont des travaux ordinaires d'entretien. Qu'il n'a pas été donné suite à l'adjudication à laquelle il avait été procédé pour l'établissement de jetées d'enrochement aux îles de Visé. »

Il résulte des renseignements consignés aux développements des Budgets de 1846 et 1847 que le Gouvernement n'a pas encore de système arrêté pour l'amélioration de la Meuse. *Un essai a été autorisé sur un point déterminé (en aval de Huy) à cause des difficultés qu'y rencontre la navigation, et l'on pourra prononcer en parfaite connaissance si le système doit ou non être continué.*

« Sur le crédit de 220,000 fr. pétitionné pour le même service au projet de Budget de 1847, une somme de 85,860 fr. se trouve, dès à présent, affectée à la construction, sur la rive gauche de la Meuse, d'une partie de route-halage, longue de 5,228 mètr., à établir depuis un point pris dans la traverse du village d'Hastières, à 248 mètr. en amont de la borne n^o 6 jusqu'à la borne n^o 11, à l'aval du château de Waulsort, travail adjudgé moyennant la somme de 159,000 fr. et dont la dépense d'exécution sera imputée sur les Budgets de 1847 et 1848.

» Le Département des Travaux Publics se trouve saisi d'un projet ayant pour but l'établissement à Namur 1^o d'un port au confluent de la Meuse et de la Sambre et 2^o d'un chemin de halage entre le pont projeté et celui de la Plante.

» L'ensemble de ces travaux est estimé à la somme de 150,000 fr. et pourrait être divisé en deux sections, dont la première comprendrait tous les ouvrages à effectuer à l'amont et la seconde ceux à exécuter à l'aval.

» La majeure partie du crédit a donc, dès maintenant, une destination dont l'opportunité ne semble pas pouvoir être contestée. »

La section centrale a demandé à plusieurs reprises quelles étaient les intentions du Gouvernement pour l'amélioration de la Meuse, aucun renseignement ne lui a été transmis.

ART. 24. — *Travaux à faire pour obvier aux inondations de la vallée de la Senne fr. 50,250*

L'adjudication dont il est question à la pag. 55 de la 1^{re} annexe, et qui est relative aux travaux de construction d'un déversoir supplémentaire de 7^m,00 d'ouverture, à établir à proximité du moulin dit de Saint-Michel, situé sur la Senne, entre Bruxelles et Vilvorde, a eu lieu le 23 décembre 1846.

Celle des soumissions déposées pour l'entreprise de ces travaux à laquelle

le Département des Travaux Publics a donné la préférence, comme étant la plus favorable, et qu'il a approuvée le 28 du même mois, stipule une augmentation de 7 p. % sur tous les prix du bordereau, ce qui porte la dépense à fr. 59,811-07.

Le crédit du présent exercice suppléera à ce qui manque sur celui de 1846; le surplus recevra la destination indiquée aux développements du Budget.

SECTION IV.

Bâtiments civils.

ART. 42. — *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État* fr. 52,600

Par dépêche du 19 décembre, M. le Ministre a proposé à la section centrale de substituer au libellé de l'art. 42 la rédaction suivante :

Entretien et réparation des palais, hôtels et édifices appartenant à l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à la charge de l'État.

Cette rédaction ne préjuge rien à l'égard de la question de propriété de quelques hôtels provinciaux qui est encore en instance : elle permet de satisfaire à la disposition de l'art. 70, 4^e de la loi provinciale, qui porte : *Sont spécialement à la charge de l'État, le loyer et l'entretien du Gouvernement provincial, l'entretien et le renouvellement de son mobilier.*

Jusqu'à ce jour, le crédit affecté à l'entretien des bâtiments civils, n'a été appliqué qu'aux édifices qui sont la propriété de l'État, et qui comprennent quelques hôtels occupés par des gouverneurs et leurs bureaux. Cependant il est indubitable qu'aux termes de la loi précitée, l'État doit pourvoir indistinctement à l'entretien de tous les hôtels de l'espèce.

La section centrale partage cette manière de voir de M. le Ministre et propose l'adoption de ce libellé.

En outre et pour satisfaire à une demande qui lui a été adressée le 19 février, elle propose d'augmenter de 3,500 fr., comme charge extraordinaire, le crédit de 52,600 porté à cet article. Son montant serait donc de 56,100 fr. Cette somme de 3,500 fr. serait affectée à l'exécution des travaux indispensables au second étage de l'aile droite de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruxelles. Les plans et devis estimatifs seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

ART. 44 ET 45.

Le Gouvernement ayant consenti à l'ajournement des dépenses portées à ces deux articles, la section centrale ne s'en est plus occupée.

SECTION V.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 48.

D'après les arrêtés organiques de corps, le personnel serait de 195 fonctionnaires et le traitement normal de 477,000 fr. Ce personnel est bien aujourd'hui de 195 fonctionnaires en activité, mais les traitements s'élèvent à 488,800 fr. Le Gouvernement a accordé des congés à sept ingénieurs et dix conducteurs dont les traitements montent à 40,000 fr. Ainsi le nombre de titulaires dépasse de dix-sept celui qui avait été fixé par arrêté royal, et si tous étaient présents et en activité, les traitements excéderaient de 51,800 fr. la dépense prévue du corps.

Comment se fait-il cependant que le littéra de l'article que nous examinons en ce moment ne soit pas de 451,800 fr. ? Cela tient à ce que les fonctionnaires des ponts et chaussées touchent leurs traitements sur plusieurs articles du budget : sur les fonds alloués par différentes lois pour des travaux neufs, et sur les budgets provinciaux. La section centrale aurait voulu pouvoir introduire l'ordre dans ce chaos ; mais les imputations déjà faites sur des crédits spéciaux, et les changements que cette régularisation exigeraient dans les budgets des provinces, ont été un obstacle à ses vœux. Elle souhaite que M. le Ministre s'engage à comprendre dans cet article toute la dépense du personnel au Budget de 1848.

Suivant un tableau remis à la section centrale, et qui sera déposé sur le bureau pendant la discussion, le crédit du *litt. A* se partagerait :

1° En traitements normaux.	fr. 367,000
2° En » supplémentaires.	700
3° Frais fixes	55,400
	<hr/>
	Fr. 425,100

Les 28,700 de différence seraient affectés aux déplacements extraordinaires. Cependant les dépenses de cette nature ne se sont élevées, en 1845, qu'à la somme de 20,000 fr., ainsi que le mentionne une note insérée dans ce tableau. Aussi la section centrale propose-t-elle une réduction de 8,700 fr.

B. *Frais des jurys d'examen de l'école du génie civil. — Voyages des élèves.* fr. 12,000

Ce dernier littéra présente sur l'année 1846 une augmentation de 6,000 fr. Les motifs à l'appui se trouvent à la page 87 des développements. La section centrale n'a pas cru pouvoir vous proposer d'accueillir cette nouvelle dépense. L'indemnité de voyage allouée aux élèves peut être considérée comme un

subside ou une bourse pour les aider dans leurs études, ou comme un encouragement accordé dans la vue d'engager les jeunes gens à se destiner à la carrière des ponts et chaussées. Dans l'un et l'autre cas, il semble que ce subside ou cet encouragement doit rester dans les limites des années antérieures.

Les bourses doivent être limitées à un petit nombre; elles ne s'accordent qu'à ceux qui font preuve d'une aptitude extraordinaire à l'étude; fixer le nombre à 6 pour 20 élèves en moyenne, ce n'est certainement pas rester au-dessous de la proportion admise pour les autres études.

Comme encouragement à la carrière des ponts et chaussées, ces indemnités ne peuvent qu'aider à maintenir et probablement à augmenter le trop plein du corps.

Par suite d'un article nouveau introduit dans le tableau des revenus, annexé au Budget des voies et moyens sous la rubrique de: *Versements à faire par les concessionnaires de chemin de fer pour frais de surveillance, 157,000 fr.*, M. le Ministre a proposé à la section centrale d'ajouter un nouvel article ainsi libellé: *Traitement et indemnité du personnel chargé de la surveillance des travaux des chemins de fer concédés, 118,600 fr.*

Un tableau, qui restera déposé sur le bureau pendant la discussion, indique la répartition de cette somme jusqu'à concurrence de 108,600 fr. La majoration de 10,000 fr. est destinée à rétribuer le personnel chargé de la surveillance des travaux des chemins de fer concédés du Luxembourg et de Wavre à Manage.

M. le Ministre fait observer que cette allocation n'absorbe pas la somme de 157,000 fr. portée au Budget des voies et moyens; que la recette et la dépense ne sont pas des chiffres normaux et qu'ils décroîtront tous les ans dans la même proportion, c'est-à-dire à mesure que chaque chemin de fer concédé sera livré à l'exploitation.

La somme primitive de 108,600 fr. se répartit en :

1° Traitement normal	fr.	59,507
2° Indemnités variables		20,795
3° Indemnité fixe pour frais de bureau		24,500
4° Dépenses éventuelles et travail extraordinaire		4,000
		Total. 108,600

Aucun détail n'a été donné pour les 10,000 fr. non compris au tableau.

La somme mentionnée au 3° a donné lieu à un partage d'opinions dans la section centrale; 2 membres l'ont adoptée et 4 l'ont rejetée. Une somme de 15,000 fr. a été adoptée par 3 voix contre une, les membres qui avaient voté pour l'allocation entière se sont abstenus. L'article proposé se trouve réduit à 109,100 fr.

CHAPITRE III.

CHEMIN DE FER. — POSTES.

SECTION PREMIÈRE.

Chemin de fer.

La somme de 7,554,050 fr. demandée pour le chemin de fer se divise en 1^o 3,872,330 fr. pour traitements, salaires et indemnités de 4,524 fonctionnaires, employés et ouvriers, et 2^o 3,681,720 fr. pour matières nécessaires à l'entretien et à l'exploitation.

Il est difficile de juger de la nécessité ou de l'utilité d'un personnel aussi nombreux, employé à tant de services différents; d'apprécier la relation de ces services avec les traitements et les salaires qui leur sont accordés: il est plus difficile encore de porter un jugement sur la nécessité ou l'utilité des sommes affectées au matériel.

L'expérience des années précédentes nous fait voir que l'administration même ne peut apprécier ses besoins d'une manière rigoureuse: toujours la dépense réelle a dépassé ses prévisions. Mais si elle s'est trompée sur la dépense, les recettes ont aussi toujours surpassé ses espérances. Pour nous borner aux trois dernières années, pendant lesquelles le chemin de fer a été exploité dans toute son étendue actuelle, l'on avait évalué les besoins de 1844 à . . . fr. 5,659,800

Id. 1845 à 6,010,925

Id. 1846 à 6,695,880

Ils se sont élevés en 1844 à 5,765,450

Id. 1845 à 6,521,575

Id. 1846 à 7,240,866

Les évaluations de dépenses étaient fondées sur la présomption d'un parcours de 456,000 lieues en 1844

500,000 id. 1845

525,000 id. 1846

Il s'est élevé à 497,061 id. 1844

545,302 id. 1845

652,422 id. 1846

Les recettes n'étaient portées au Budget des voies et moyens que pour fr. 10,600,000 en 1844

11,500,000 en 1845

12,800,000 en 1846

Elles ont atteint le chiffre de 11,250,495 en 1844

12,405,204 en 1845

13,655,908 en 1846

Ces faits démontrent que le budget du chemin de fer n'est qu'un aperçu fort incertain ; mais la dépense n'est pas à craindre aussi longtemps qu'elle est suivie d'une recette proportionnelle.

Par ces considérations, la section centrale a admis sans difficulté les art. 4, 7, 8, 10 et 12, tous relatifs à des mains-d'œuvre et fournitures, et elle a cru devoir demander au Ministre si la somme demandée à l'art. 5 pour renouvellement de billes et fers suffirait pour les besoins urgents ; la note suivante nous a été envoyée en réponse à cette question :

« L'on pense que l'allocation de 700,000 fr., pour renouvellement de billes et fers, qui fait l'objet de l'art. 5 du chap. III, devrait être augmentée de 124,000 fr. et portée à 824,000 fr.

» Cette allocation se répartirait de la manière suivante :

» A. Billes	fr.	524,000
» B. Fers		<u>500,000</u>
» Total égal.	fr.	824,000

» A. *Billes.*

» Le nombre des billes à renouveler est évalué à 162,000, y compris 84,000 pièces, dont le renouvellement est regardé comme urgent.

» La prédite somme de 524,000 fr. permettrait de pourvoir au remplacement de 114,000 billes, soit 50,000 au delà du nombre dont le remplacement est regardé comme urgent.

» Ce nombre de 114,000 correspond à 70 p. % de la quantité totale à renouveler.

» Les 114,000 billes neuves comprendraient :

» 1 ^o 32,000 billes en chênes, déjà adjudgées, au prix moyen de fr. 5-62 pièce, représentant une dépense de.	fr.	180,570
» 2 ^o 50,000 billes en sapin du Nord, offertes en adjudication publique, au prix de fr. 3-26 pièce, représentant une dépense de.		163,200
» 3 ^o 32,000 billes en chêne ou essences du pays, préparées suivant divers procédés de conservation, évaluées au prix de fr. 5-62 pièce.		<u>180,570</u>
» Ensemble.	fr.	524,340

» B. *Fers.*

» Le nombre de rails présumés en mauvais état est de 41,600.

» Plus de la moitié de ce nombre est dans une situation qui exige un prompt renouvellement.

» On pourrait adjudger immédiatement la fourniture de 15,000 rails et y joindre 15,000 rails à provenir du remaniage, ce qui donnerait un total de 28,000 rails, ou 68 p. % de la quantité à renouveler.

» 15,000 rails avec accessoires représenteraient une dépense d'environ 900,000 fr., savoir :

» 15,000 rails mesurant ensemble 663 mètr. du poids de 34 kil. par mètre, pesant ainsi ensemble 2,254,200 kil. à 33 fr. les 100 kil. ci. fr.	745,886
» 45,000 coussinets du poids de 11 kil. l'un, pesant ainsi ensemble 495,000 kil., à 24 fr. les 100 kil.	118,800
» 90,000 chevilles du poids de 0,30 kil. l'une, ayant ainsi ensemble un poids de 27,000 kil. à 41 fr. les 100 kil.	11,070
» 45,000 coins en bois de chêne à 20 fr. les 100 kil.	9,000
	» fr. 882,756
» Excentriques, crossings et accessoires	17,244
	» Total. . . fr. 900,000

» Cette somme de 900,000 fr. serait imputable, par portions égales de 500,000 fr., sur les trois exercices 1847, 1848 et 1849.

» L'adjudication se ferait en 1847, sous condition de ce paiement en trois années.

» Cette mesure, qui est commandée par les circonstances, semble être parfaitement légale : il s'agit ici d'une dépense de renouvellement, trop considérable pour être imputée sur un seul exercice et qui tombe sous l'application du § 5 art. 19 de la loi de comptabilité, paragraphe ainsi conçu :

« Quand la dépense, à raison de l'importance des travaux, ne peut se réaliser pendant la durée du Budget, les Ministres peuvent contracter pour un plus long terme, qui, toutefois, ne dépassera pas cinq années, à compter de l'année qui donne son nom à l'exercice. »

» Pour ce qui est de l'augmentation de 124,000 fr. demandée au budget de 1847, on fait remarquer qu'elle sera plus que couverte par l'excédant de la recette effective du chemin de fer sur les prévisions du Budget des voies et moyens.

» D'après le calcul de probabilités, suivi sans aucun mécompte depuis plusieurs années, on peut supposer que la recette de 1847 représentera la recette de 1846, plus la moitié de l'augmentation obtenue en 1846 sur 1845.

» La recette de 1847 s'élèverait dès lors à la somme de. . fr. 14,282,260

» Comprenant :

» 1^o La recette de 1846 fr. 13,655,908

» 2^o La moitié de l'augmentation obtenue en 1846 sur 1845. 626,352

» Ensemble. . fr. 14,282,260

» Somme ronde. . . 14,300,000

» Soit 400,000 fr. de plus que la somme portée au Budget des voies et moyens.

La section centrale adopte la majoration de 124,000 fr. proposée par M. le Ministre; mais elle craint qu'un si long terme de paiement, surtout si les lots étaient considérables, n'écarte de l'adjudication un certain nombre de fournisseurs dont les capitaux ne sont pas assez forts et qu'ainsi le Gouvernement ne se trouve à la merci de compagnies puissantes.

Nous croyons aussi devoir appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur la fabrication du coke. L'administration en achète une partie, mais elle fait fabriquer par ses agents la plus grande partie de sa consommation.

La différence du prix de revient est très considérable entre les différents sièges de fabrication. Tandis que les 1,000 kil. ne coûtent à Jemmappes et à Manage que fr. 22-46 et 23-43, ils coûtent à Malines, Gand et Ostende fr. 30-20, 30-40 et 31-47 (prix de revient de 1846). Ne pourrait-on pas supprimer les fours dans ces trois dernières villes et fournir, à leur consommation, du coke fabriqué aux deux premiers endroits? Nous sommes portés à le croire et nous insistons pour que cette question fasse l'objet d'études sérieuses.

§ 1. — Administration centrale.

ART. 1^{er}. *Personnel* fr. 216,000

L'art. 1^{er} a donné lieu à l'observation suivante dans le sein de la section centrale :

On porte au budget 15,600 fr. pour frais de déplacements du personnel de l'administration centrale des chemins de fer.

Cette somme, qui ne s'applique qu'aux sommités du personnel, n'est-elle pas trop élevée, si l'on considère que la plupart des fonctionnaires de cette administration ont des attributions sédentaires et que plusieurs d'entre eux jouissent déjà d'indemnités fixes?

On demande un aperçu de l'emploi présumé de cette somme de 15,600 fr.

La réponse suivante nous a été transmise :

« La somme de 15,600 fr. est destinée à pourvoir aux frais de déplacements, tant ordinaires qu'extraordinaires, du personnel de l'administration générale des chemins de fer.

» On conçoit aisément que l'administration générale comptant un grand nombre de fonctionnaires supérieurs, dont les indemnités sont proportionnées à leur grade élevé, les frais de voyage doivent y être plus considérables, même pour une somme de déplacements moindre, que ceux des agents des autres services du chemin de fer.

» Ces fonctionnaires supérieurs ont non seulement le grade d'inspecteur, de contrôleur, de vérificateur, etc., mais ils exercent très fréquemment aussi les

fonctions actives que ces grades indiquent, et cela indépendamment de leur service sédentaire.

» En outre, les missions spéciales à l'étranger pour l'étude des perfectionnements apportés dans les différents moyens d'exploitation, ou bien pour les conventions relatives aux services internationaux et pour la solution des diverses questions d'application qu'elles soulèvent, sont confiées d'ordinaire aux fonctionnaires supérieurs de l'administration générale.

» Toutes ces dépenses n'étant point fixes de leur nature, le chiffre de 15,600 fr. n'est qu'approximatif.

» Ce chiffre se décompose de la manière suivante :

» 1 ^o Frais de déplacements ordinaires (dépense présumée) . . . fr.	8,000
» 2 ^o Frais de voyage du directeur de l'administration (dépense présumée)	3,600
» 3 ^o Missions spéciales et extraordinaires (dépense présumée) . . .	4,000
Total fr.	15,600

» Quant aux indemnités fixes de quelques fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale, elles ne forment pas double emploi avec leurs frais de déplacements éventuels. Ces fonctionnaires jouissaient, depuis longtemps, de ces indemnités en sus de leur traitement normal; elles ont continué à leur être allouées par l'arrêté ministériel du 27 décembre 1845, annexé sous le n^o II aux développements du Budget. »

La section centrale persiste à considérer comme double emploi l'indemnité fixe allouée aux cinq fonctionnaires du service général mentionnés dans l'arrêté ci-dessus cité, et propose une réduction de 8,200 fr.

ART. 2. — *Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc* fr. 146,000

L'art. 2 pour lequel on a demandé la même somme qu'en 1846 pourrait être réduit en considération :

1^o De ce qu'il n'y a plus de loyers à payer pour les locaux de la direction ;

2^o De ce qu'un rabais de 20 p. % vient d'être fait sur les fournitures d'impressions ?

L'administration a répondu :

« Le loyer des locaux de la direction figurait à l'art. 2 du budget de 1846 pour 11,250 fr.

» Cette dépense ne figure plus au budget de 1847; mais on a porté par contre à l'art. 2 de ce budget :

» 1 ^o Une augmentation de fr.	3,160 00
pour salaires d'ouvriers,	
» Et 2 ^o une augmentation de	8,027 76
pour fournitures de bureau et impressions.	
» Ces deux augmentations s'élèvent, à	<u>11,187 76</u>
» Soit, en nombre rond, à la somme de	11,250 00
» Qui remplace ainsi celle portée au Budget de 1846 pour les locaux de la direction.	
» La dépense réelle, du chef de fournitures d'impressions et d'objets de bureau, s'est élevée en 1846, à. fr.	128,948 12
» Pendant on ne demande pour 1847, que	<u>120,077 76</u>
» C'est-à-dire	8,870 36

de moins que la dépense réelle de 1846; il est à espérer que le rabais de 20 p. %, obtenu sur le prix des impressions, suffira pour balancer la différence en moins indiquée ci-dessus, ainsi que pour couvrir l'augmentation de dépense qui résultera de l'extension des transports et de l'ouverture des lignes de Jurbise à Tournay et de Saint-Trond à Hasselt en 1847. »

Nous disons à notre tour qu'un rabais de 20 p. % sur la somme dépensée en 1846 pour impressions et frais de bureaux donnerait lieu à une réduction de 25,788 fr., et si nous n'allons pas jusque là c'est en considération des besoins nouveaux invoqués par l'administration.

La section centrale propose de n'allouer que 134,750 fr.

§ 2. — Service de l'entretien des routes et des stations.

ART. 3. — *Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service.* fr. 133,000

Cette somme comprend le traitement des inspecteurs des plantations jusqu'à concurrence de 6,000 fr. Par les motifs déduits à l'art. 2 du chap. II, la section centrale propose la suppression de cette somme. Elle croit également que la somme de 16,366 fr. demandée pour frais de déplacement, est au-dessus des besoins réels. Les chefs de service qui ont seuls droit aux frais de déplacement ne sont qu'au nombre de six; les frais de tournées ordinaires ne vont pas à 5,000 fr. et nous croyons rester très modérés en ne retranchant sur cet article que 4,875 fr. L'allocation proposée par la section centrale est la même que l'année dernière, 122,125 fr.

§ 3. — Service de locomotion et d'entretien de matériel.

ART. 6. — *Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service fr. 136,000*

Cette somme surpasse de 5,420 fr. celle qui avait été accordée en 1846; la dépense de cette dernière année s'est élevée à 133,940 fr., suivant les explications données à la page 67 des développements. La section centrale alloue cette somme, mais comme rien ne justifie l'augmentation de 2,060 fr., elle en propose le rejet.

§ 4. — Service des transports.

ART. 9. — *Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés, gardes-convois et gens de service. fr. 404,000*

Mêmes observations que ci-dessus pour l'augmentation de 6,854 fr. indiquée à la page 117. La section centrale propose également le rejet.

§ 5. — Frais de perception.¹

ART. 11. — *Traitement et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service fr. 227,000*

L'augmentation de 7,000 fr. a été accordée en considération de la modicité du traitement des employés à la recette et du surcroît de travail que leur occasionne le développement de l'exploitation.

§ 6. — Service de la régie.

ART. 13. — *Personnel, fournitures de bureau, loyer de locaux, etc., 37,650 fr.*

La section centrale adopte cet article nouveau. Il est à regretter qu'une dénomination peu exacte ait excité des préventions contre des agents éminemment utiles, on peut même dire, indispensables.

Quand on parle d'un régisseur, on a tout de suite l'idée d'un *agent* qui préside aux dépenses et aux recettes d'un établissement; mais il n'en est pas ainsi de la régie des chemins de fer; ses seules attributions quant aux dépenses se bornent aux paiements des *salaires d'ouvriers* et des *menues dépenses extraordinaires*. Hors de là, la régie n'a rien à voir aux dépenses de l'administration. Il est encore à remarquer que la régie ne peut prendre aucune initiative, même pour les paiements des deux catégories indiquées. Les salaires mêmes d'ouvriers ne peuvent être payés que sur l'ordre exprès du Ministre, après que les états ont été approuvés par lui. Quant aux recettes, le régisseur y est tout à fait étranger.

SECTION III.

Postes.

Plusieurs sections ont rappelé l'engagement qu'avait pris M. le Ministre des Travaux Publics de présenter un projet de loi apportant des modifications au régime actuel des postes. Il y a été satisfait depuis leur réunion et le projet est, en ce moment, soumis à l'examen de la section centrale.

Les autres observations qui ont été faites se résument de la manière suivante :

La 1^{re} section a exprimé le désir que l'emploi de voitures destinées au service des postes sur le chemin de fer soit étendu aux principales lignes.

La 4^e section a demandé la communication du tableau des nouveaux bureaux qu'il s'agit d'établir.

La 6^e trouve qu'il est irrégulier de comprendre dans l'article des dépenses du *matériel* les frais de tournées et de missions relatives au service des postes.

Faute d'avoir les développements à l'appui des augmentations de dépenses, qui sont proposées aux art. 14 et 15, les sections en ont demandé la justification en section centrale.

Pour répondre à la demande de la 4^e section, il a été fourni trois tableaux :

1^o Celui indiquant les bureaux de distribution des postes qu'il conviendrait d'ériger en bureaux de perception ;

2^o Celui indiquant les localités où il n'existe encore aucun établissement de poste et où il conviendrait de créer un bureau de perception ;

3^o Celui indiquant les localités actuellement dépourvues d'un établissement de poste et où l'on se propose d'établir un bureau de distribution.

Ces tableaux se trouvent à la suite du rapport, annexes 2, 3 et 4.

Dans les développements à l'appui, l'augmentation de dépense qu'entraînera la création de ces bureaux est évaluée à 21,600 fr. (page 93).

Une augmentation plus forte résultera de l'organisation d'un plus grand nombre de tournées dans l'intérêt du service rural. Le nombre des facteurs, qui était en 1846 de 595, recevant en salaire 330,545 fr., sera porté à 671, ce qui nécessite un surcroît de dépense de 38,000 fr.

Une troisième augmentation (5,400 fr.) est demandée pour le personnel

des employés des bureaux de Gand et de Liège, et motivée sur l'accroissement considérable du travail.

Ces trois sommes forment le chiffre de 65,000 fr. demandé en plus, comparativement à l'allocation de 1846. L'emploi en a paru justifié à la section centrale, qui adopte l'art. 14. avec le chiffre de 985,000 fr.

ART. 15. — *Matériel*. fr. 480,000

Il y a une augmentation de 15,000 fr.

La somme demandée se répartit de la manière suivante :

1° Frais de bureau.	fr. 37,400
2° Frais de loyer	47,300
3° Papiers, impressions, timbres, etc	55,000
4° Frais de tournée	15,000
5° Transport des dépêches	325,000
Total.	fr. 480,000

Voici les dépenses nouvelles, qui sont comprises dans la somme de 15,000 fr.

D'abord les frais réunis de bureau et de loyer des nouveaux établissements de poste que le Département des Travaux Publics se propose de créer. Ils sont évalués à 4,000 fr.

Cette création donnera lieu à une augmentation de frais d'impressions, de papiers et de fournitures diverses, pour laquelle il est porté une somme de 5,000 fr. Elle aura encore pour conséquence des frais plus considérables pour le transport des dépêches et les moyens de communication à établir entre ces nouveaux établissements. De ce chef les développements à l'appui du Budget indiquent une somme de 6,000 fr.

Ainsi cette extension du service des postes coûtera, d'une part, pour le personnel 21,600 fr., et pour le matériel 15,000 fr., soit 36,600 fr. Mais l'expérience a prouvé que la mesure qui ouvre un plus grand nombre de bureaux a toujours exercé une influence heureuse sur l'accroissement de la correspondance, et partant sur les produits. Il en sera sans doute de même de l'amélioration qui est proposée, et par ce motif la section centrale adopte l'art. 15.

CHAPITRE IV.

MINES.

ART. 2. — *Traitement des ingénieurs et conducteurs; frais de bureau et de déplacement; jurys d'examen et voyages des élèves fr. 184,000*

Le chiffre de cet article a été en augmentant d'année en année : nous croyons utile de mettre sous les yeux de la Chambre le tableau de cette dépense en remontant à dix années d'ici.

L'allocation était en 1837 de	89,410
Id. 1838	104,670
Id. 1839	132,200
Id. 1840	132,000
Id. 1841	145,500
Id. 1842 et 1843	156,500
Id. 1844	160,000
Id. 1845	171,600
Id. 1846	172,000

La somme proposée pour 1847 est plus que double de celle qui était affectée à ce service il y a dix ans, et l'on nous annonce très clairement que nous ne sommes pas au bout : *on s'est décidé*, disent les développements au bas de la page 101, *à ajourner toute demande de crédit pour augmentation de personnel, et on a cru devoir se borner à porter au Budget de l'exercice 1847 la somme strictement nécessaire pour rétribuer ce personnel tel qu'il est aujourd'hui composé.*

La section centrale est unanime pour refuser toute allocation supérieure à celle de 1846.

Le Rapporteur,
BRABANT.

Le Président,
DUMONT.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA SECTION CENTRALE.

CHAP. 1, ART. 3.	Réduction de	fr. 8,000
4.	Id.	2,700
CHAP. 2, ART. 2.	Réduction de	6,000
42.	Augmentation de	3,500
44.	Suppression.	
45.	Id.	
48.	Réduction de	8,700 <i>litt. A.</i>
	Id.	6,000 <i>litt. B.</i>
48 ^{bis} .	Article nouveau proposé par le Ministre.	118,600
	Id. réduit par la section centr.	109,100
CHAP. 3, ART. 1.	Réduction de	8,200
2.	Id.	11,250
3.	Id.	10,875
5.	Augmentation de	124,000
6.	Réduction de.	2,060
9.	Id.	6,854
CHAP. 4, ART. 2.	Réduction de	12,000

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

1. CANAL DE LA DENDRE.

Les deux premiers paragraphes de l'art. 56 du cahier des charges relatif à la concession du canal de Jemmapes à Alost portent ce qui suit :

« Endéans un an à compter de la date de l'arrêté de concession définitive, »
» le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des »
» Travaux Publics, les projets complets, en triple expédition de tous les »
» ouvrages à exécuter sur la première section, conformément au présent cahier »
» des charges.

» Ce délai sera de deux ans pour la deuxième section. »

En exécution du premier paragraphe de cet article, le concessionnaire a présenté, le 10 juin 1846, au Département des Travaux Publics, le projet complet, en triple expédition, de la première section du canal de Jemmapes à Alost.

Ce projet n'ayant été approuvé, par arrêté ministériel du 28 août suivant, qu'en ce qui concernait la partie du canal comprise entre Jemmapes et l'écluse n° 24 inclusivement, le concessionnaire a adressé, le 11 décembre 1846, au Département des Travaux Publics, dans la forme voulue, un projet nouveau du reste de la section, c'est-à-dire, de la partie comprise entre l'écluse n° 24 et la ville d'Ath. Ce projet supplémentaire se trouve actuellement soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées.

Les plans parcellaires et les tableaux indiquant les propriétés à entreprendre pour l'établissement de la partie de la première section dont le projet a été adopté, ont également été approuvés le 28 août 1846, et le gouverneur de la province de Hainaut a été chargé, le même jour, de les soumettre aux formalités prescrites par le titre II de la loi du 8 mars 1810 sur les expropriations pour cause d'utilité publique.

Quant à la deuxième section du canal de Jemmapes à Alost, le projet n'en a pas encore été déposé; le délai fixé pour sa présentation n'expirera que le 22 juin 1847, l'arrêté royal qui a rendu la concession définitive n'étant intervenu que le 22 juin 1845.

Le cautionnement d'un million de francs exigé à titre de garantie de l'accomplissement des obligations contractées a été déposé par la compagnie concessionnaire.

2. CANAL DE MONS À LA SAMBRE.

Les concessionnaires du canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille, se refusant à remplir les obligations qu'ils ont contractées quant à l'établissement de cette voie navigable, une action judiciaire a été introduite devant le tribunal de première instance séant à Bruxelles, qui, sous la date du 20 juin 1846, a prononcé un jugement défavorable aux prétentions du Gouvernement.

Appel a été interjeté dans le délai requis, au nom de l'État, du jugement intervenu. L'avocat du Département des Travaux Publics a été invité à demander que cette affaire soit plaidée d'urgence.

5. — CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA DENDRE.

La compagnie concessionnaire du chemin de fer de la vallée de la Dendre a présenté, dans le délai prescrit par son cahier des charges, le projet définitif de la partie du chemin de fer concédé comprise entre Ath et Denderleeuw, et le projet définitif des ouvrages d'art à établir sur cette partie de la ligne concédée. Les projets présentés ont été approuvés, sous la date du 18 juin 1846, en ce qui concerne la section s'étendant de la limite de la province de Hainaut jusqu'à Denderleeuw, et, sous la date du 14 juillet suivant, en ce qui concerne la section comprise dans la province de Hainaut.

Les formalités prescrites par la loi du 8 mars 1810, sur les expropriations pour cause d'utilité publique, ont été accomplies à l'égard des propriétés à occuper tant dans la province de Hainaut que dans celle de la Flandre orientale, pour l'établissement du chemin de fer concédé.

Le cautionnement d'un million de francs, exigé à titre de garantie de l'accomplissement des obligations contractées, a été déposé par la compagnie concessionnaire.

Le second million de francs dont, aux termes de l'art. 4 de la convention du 20 juin 1845, elle doit constater la réalisation en Belgique, n'a point été versé jusqu'à ce jour.

Aucuns travaux ne pouvant, d'après le cahier des charges, être entamés avant ce deuxième versement, la compagnie se trouve n'être pas encore en position de mettre la main à l'œuvre.

4. — CHEMIN DE FER D'ANVERS A DUSSELDORF.

Le 22 octobre 1845, une convention provisoire fut conclue entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie Desfossés, pour l'exécution d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise vers Neeritter, avec embranchements.

Aux termes de cette convention, qui est ci-jointe, la compagnie Desfossés s'engageait à fournir, pour garantie de ses engagements, un cautionnement de quatre millions de francs, à déposer de la manière suivante :

A. Un million en signant la convention ;

B. Un million avant la présentation du projet de loi aux Chambres législatives; et

C. Deux millions après le vote de la loi, mais préalablement à l'arrêté de concession.

Le Ministre s'engageait, de son côté :

1° A soumettre immédiatement la demande à l'enquête et aux autres formalités administratives prescrites par l'arrêté royal du 29 novembre 1836 ;

2° A soumettre la convention à l'approbation du Roi et à la sanction de la Législature, dans le courant de la session de 1845-1846, si l'instruction démontrait au Gouvernement qu'il y avait lieu, dans l'intérêt du pays, de faire exécuter, par voie de concession de péages, le chemin de fer projeté, avec ou sans embranchements.

Enfin il était stipulé (art. 2, n° 3 de la convention) que, dans le cas où le Gouvernement déciderait, après l'instruction de la demande, qu'il n'y avait pas lieu de concéder la ligne dont il s'agit, la convention serait considérée comme non-avenue et que le cautionnement serait immédiatement restitué.

Le premier quart du cautionnement exigible lors de la signature du contrat fut déposé le

L'enquête dans les provinces d'Anvers et de Limbourg fut ordonnée par un arrêté ministériel du 18 décembre 1845.

Les questions sur lesquelles la commission d'enquête avait à délibérer et dont il sera fait mention ci-après, furent posées par une dépêche ministérielle du 22 février 1846.

La commission se réunit à Anvers, le 23 février 1846.

Voici quelles furent ses conclusions :

Première question.

« Y a-t-il utilité publique à réunir Anvers au Rhin par un deuxième chemin de fer qui traverserait la Campine et aboutirait à Dusseldorf? »

« Résolue affirmativement et à l'unanimité. »

Deuxième question.

« Le tracé proposé par la compagnie Desfossés est-il bien conçu, au double » point de vue des relations internationales et des communications à l'intérieur » du pays? »

« Résolue affirmativement et à l'unanimité, sauf à diriger le tracé d'Anvers » à Hérenthals par Lierre, et de Brée à la frontière par Maesevck. »

Troisième question.

« Est-il désirable que les divers embranchements indiqués dans la convention » soient construits et exploités par la compagnie concessionnaire de la ligne » principale? »

« Résolue affirmativement, à l'unanimité, en émettant le vœu que, si le » Gouvernement accorde, soit aux sieurs Desfossés et compagnie, soit au sieur » A. Vifquain, ou à tout autre, la concession d'un chemin de fer de Diest à » Tongres, par Hasselt, la ligne soit prolongée jusqu'à Ans. »

Quatrième question.

« Est-il désirable qu'un ou plusieurs embranchements, ou tous les embran- » chements, soient décrétés en même temps que la ligne principale? »

« Résolue affirmativement et à l'unanimité, en témoignant le désir que » tous les embranchements soient exécutés simultanément avec la ligne » principale.

» La commission, prenant spécialement en considération l'utilité du chemin » projeté, sous le rapport des relations commerciales, demande que les conces- » sionnaires s'engagent à adopter comme *maximum* des péages, les tarifs » appliqués aux chemins de fer de l'État, tant les tarifs pour les parcours à » l'intérieur du pays que pour le parcours international vers le Rhin; de telle » sorte que les tarifs entre Anvers et Dusseldorf permettent de soutenir con- » stamment la concurrence avec les voies de communication qui existeront des » ports de mer hollandais à Dusseldorf. »

Le procès-verbal d'enquête constate, en outre, que le sieur Desfossés, à qui la demande et les conclusions ci-dessus transcrites avaient été communiquées, avait déclaré y adhérer au nom de la compagnie.

L'enquête terminée, le dépôt d'un deuxième million, à titre de cautionnement, devenait indispensable, pour que le Gouvernement pût, sans sortir des prescriptions du contrat, saisir les Chambres de la question.

Les demandeurs en concession demeurèrent en retard de remplir cette obligation, et la session de 1845-1846, dans le courant de laquelle le projet de loi devait être présenté, se trouva close, sans qu'ils se fussent mis en règle à cet égard.

Si, dans la convention provisoire du 22 octobre 1845, on s'était borné à mentionner un chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise vers Neeritter, c'était uniquement pour ne rien préjuger sur la décision de deux Gouvernements étrangers, des Pays-Bas et de la Prusse : le but véritable du contrat était l'établissement d'un chemin de fer d'Anvers à Dusseldorf, d'une deuxième ligne de chemin de fer d'Anvers au Rhin. C'est ce qui ressort à toute évidence des questions posées à la commission d'enquête et de la solution qui y a été donnée par cette commission.

Ce que voulait aussi la convention provisoire du 22 octobre 1845, c'était l'établissement de cette ligne de jonction des deux fleuves, suivant un tracé en ligne à peu près droite, d'Anvers sur Dusseldorf, par Herenthals, Neeritter, Ruremonde et Gladbach.

A ce tracé la commission d'enquête en a substitué un autre se dirigeant d'Anvers sur Herenthals par Lierre et de Brée à la frontière par Maeseyck, tracé très inférieur au premier quant à la jonction d'Anvers à Dusseldorf.

Cette modification avait, à la vérité, été verbalement admise devant la commission d'enquête par le sieur Desfossés, mais sans le concours des capitalistes anglais qui avaient souscrit avec lui la convention du 22 octobre ; de telle sorte que cette convention devait être considérée comme non modifiée par l'enquête.

Avant comme après l'enquête, c'était donc toujours le chemin de fer d'Anvers à Dusseldorf, suivant le tracé le plus direct par Herenthals, Neeritter, Ruremonde, qui faisait l'objet du contrat.

Ce chemin de fer était le seul que le Gouvernement pût exiger de la compagnie et encore ne pouvait-il l'exiger raisonnablement et équitablement, qu'autant que le prolongement de la ligne belge, depuis Neeritter jusqu'à Dusseldorf, par Ruremonde et Gladbach, fût possible sur les territoires des Pays-Bas et de Prusse ; car, ainsi qu'on l'a vu, le but du contrat était la jonction de l'Escaut au Rhin.

A cet égard, le contrat reposait sur une présomption, celle de l'assentiment des Pays-Bas et de la Prusse.

Cette présomption s'est trouvée manquer de base en ce qui concerne le Gouvernement des Pays-Bas ; l'on a appris, en effet, lorsqu'on s'est enquis des intentions de ce Gouvernement, que, loin d'être favorable à la ligne d'Anvers à Dusseldorf, il la considérait comme entièrement contraire aux intérêts Néerlandais et qu'il était décidé à la repousser de la manière la plus absolue.

Dès lors, la question fut celle de savoir si le Gouvernement belge pouvait exiger des demandeurs en concession l'établissement d'un tronçon de chemin de fer, d'Anvers à la frontière Hollandaise, vers Neeritter, et s'il pouvait être de l'intérêt du pays d'élever une pareille prétention.

Le chemin de fer d'Anvers à Neeritter, considéré isolément, ne pouvait avoir d'autre résultat que de mettre les bruyères et quelques communes de la Campine en relation avec Anvers ; il ne résolvait pas la question commerciale dont

on s'était surtout préoccupé ; il n'avait en perspective qu'un mouvement de voyageurs et de marchandises tellement restreint , que l'on peut douter qu'il fût exploitable.

Il n'était certes pas de l'intérêt du pays qu'un chemin de fer fût établi dans de telles conditions et ce n'était pas pour un résultat d'une utilité aussi problématique, aussi contestable, qu'il fallait jeter l'administration dans un procès dont les chances eussent été mauvaises et qui eût même pu faire suspecter la bonne foi du Gouvernement.

Le Ministre des Travaux publics eut, en conséquence, devoir décider, après en avoir référé à ses collègues, qu'il ne serait pas donné suite ultérieure à la demande en concession de la compagnie Desfossés; que la convention provisoire du 22 octobre 1845 serait considérée comme non avenue, et que le cautionnement serait restitué.

Cette décision est du 17 octobre 1846.

5. — CHEMIN DE FER DE MALINES A BOOM.

Le projet d'un chemin de fer à établir de Malines à Schelle sur l'Escaut, par Waelhem, Rumpst, Boom et Niel, dont la concession est demandée par la dame veuve Van Enschodt, a été, aux termes d'un arrêté ministériel du 7 décembre 1846, soumis aux formalités d'enquête prescrites par l'arrêté royal du 27 novembre 1836.

Le délai du dépôt, à l'inspection du public, des pièces de ce projet est expiré depuis le 10 janvier courant.

Le Gouvernement attend la transmission du procès-verbal d'enquête, ainsi que les résultats de l'instruction ultérieure de la demande, pour former son opinion sur le projet dont il s'agit.

6. — PONT SUR LE RUPEL A BOOM.

Sous la date du 20 octobre 1846, la dame Van Enschodt a présenté au Département des Travaux Publics un projet de pont à établir sur le Rupel entre les communes de Boom et de Petit Willebroeck, et de la construction duquel cette dame propose de se charger moyennant la concession des péages à y percevoir.

Le projet présenté a pour but la construction d'un pont d'après le système du sieur Neville, système qui a été proposé pour la construction de divers

ponts à établir sur la Sambre pour le chemin de fer concédé de Marchienne-au-Pont à Erquelines et qui a été soumis à des essais successifs, au sujet desquels un rapport est attendu par le Département.

L'instruction de la demande a été suspendue en attendant que le Département des Travaux Publics soit fixé sur la valeur du système proposé.

L'ingénieur chargé du service du Rupel s'occupe du reste de l'étude des questions que soulève l'établissement projeté d'un pont à Boom.

7. — *Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au prolongement du canal de la Campine, de Herenthals à Anvers ?*

Ce prolongement doit être regardé comme éminemment utile, comme le complément rationnel et indispensable du canal déjà creusé depuis le canal de Bois-le-Duc jusqu'à Herenthals.

En prolongeant les canaux de la Campine jusqu'à Anvers, on leur donnera une très-grande importance et on les mettra véritablement en valeur.

Ce prolongement réagira aussi de la manière la plus favorable et la plus marquée sur le canal latéral à la Meuse, aujourd'hui en construction.

Aussi le Gouvernement a-t-il l'intention de demander un crédit pour les travaux dont il s'agit, aussitôt que la situation du trésor le permettra.

Les projets sont entièrement dressés.

La dépense est évaluée à 3,000,000 de francs.

ANNEXE N° 2.

Tableau indiquant les bureaux de distribution des postes qu'il conviendrait d'ériger en bureaux de perception.

NOMS DES BUREAUX.	POPULATION.	RECETTES NETTES DE l'année 1855.	NOMBRE de communes éloignées d'un bureau de poste destinées à être desservies par les perceptions projetées.
Spy	2,277	7,647 50	20
Pecq.	2,451	5,675 10	15
Lens.	2,190	5,648 70	16
Florenville.	1,805	5,211 77	10
Chaufontaine	1,073	5,064 06	12
Florennes	1,474	4,898 57	13
Rochefort	1,098	4,837 08	16
Gedinne	457	4,283 24	29
Fleurus	3,466	4,160 55	7
Barvaux	1,057	3,927 51	13
Beauraing	940	3,817 14	14
Zelzaete	3,194	3,753 74	12
Hamme	9,362	3,572 56	1
Glons	2,004	3,172 80	13
Zèle.	11,061	3,103 07	3

Tableau indiquant les localités où il n'existe encore aucun établissement de poste et où il conviendrait de créer un bureau de perception.

NOMS DES LOCALITÉS.	POPULATION.	MOYENNE du nombre de pièces distribuées PAR JOUR.	NOMBRE DE COMMUNES intéressées à la création projetée.	<i>Observations.</i>
Marchienne-au-Pont. .	2,400	66	1	Monceau-sur-Sambre.
Jemmapes.	5,083	60	6	Quaregnon, Wasmuel, Cuesmes, Paturages, Frameries.
Autoing.	2,100	40	12	Calonne, Fontenay, Peronnes, La- plagne, Rongy, Blaregnies, Hol- lain, Mertin, Velaines, Bruyelles, Howardies, Lesdain.
Le Rœulx	2,674	60	8	Gottignies, Ville-sur-Haine, Thieu- sies, Les-Houdengs, St-Vaast, Mignault, Thieux.
Braine-Lalleud	4,064	30	2	Ophain, Haut-Ittre.

ANNEXE N° 4.

Tableau indiquant les localités actuellement dépourvues d'un établissement de poste et où l'on se propose d'établir un bureau de distribution.

NOMS DES LOCALITÉS.	POPULATION.	MOYENNE du nombre de pièces distribuées PAR JOUR.	NOMBRE DE COMMUNES intéressées à la création projetée.	Observations.
Moll	4,767	50	2	Baelen, Olmen.
Léau	1,480	10	8	Budingen, Geets-Betz, Rummen, Graesen, Halle, Dormael, Hee- lenbosch, Melz-Wezer.
Lennick-St-Quentin . .	1,980	8	7	Lennick-St-Martin, Goyck, Lem- heck, Strytem, Borgt, Wam- beck.
Assesse	1,154	12	5	Florée, Crupet, Maillen, Couzrière, Lustin.

Note sur les améliorations projetées à la Meuse, remise à la section centrale, après l'adoption du rapport.

Depuis quelques années, divers projets ont été conçus et étudiés à l'effet d'améliorer le régime de la Meuse, dans la traverse de Liège, tant pour la navigation, que sous le rapport de l'écoulement des eaux.

Le dernier de ces projets est celui qu'a présenté M. l'ingénieur en chef Kümmer, sous la date du 31 août 1846; il a été élaboré avec beaucoup de soin et a rencontré dans la province de Liège un assentiment unanime.

Ce projet diffère des projets antérieurs, sous plusieurs rapports et notamment en ce qu'il a une portée plus grande pour la navigation; il tend à faire de la Meuse, depuis la Fonderie de canons, à l'aval de Liège, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller, à Chokier, la continuation du canal de Maestricht à Bois-le-Duc et du canal latéral à la Meuse, qui se construit entre Liège et Maestricht, de manière à mettre tout le bassin houiller de Liège en communication, tant avec la Hollande, par le canal de Bois-le-Duc, qu'avec les provinces de Limbourg et d'Anvers, et avec l'Escaut par les canaux de la Campine. M. l'ingénieur en chef Kümmer s'est posé comme conditions principales :

1^o De procurer aux eaux du bassin de Liège un écoulement prompt et facile, destiné à préserver la ville du fléau des inondations;

2^o De donner à la navigation de la Meuse, entre l'embouchure du canal latéral, à l'aval de Liège, et la limite supérieure du bassin houiller à Chokier, un tirant d'eau constant et minimum de 2^m,10, qui mette cette navigation en harmonie avec celles du canal latéral en voie d'exécution et du *Zuid Willemsvaart* (canal de Maestricht à Bois-le-Duc).

Ces conditions, en les supposant obtenus, auront, suivant lui, pour conséquence :

De maintenir la navigation à la remonte jusques par les crues de 3^m,50 en contrehaut de l'étiage de la rivière;

D'atténuer pour la navigation descendante les dangers inhérents à la force des crues;

De ménager, à l'avenir, les moyens de réaliser divers projets d'amélioration dans la partie de la ville de Liège qui longe la Meuse;

Enfin de maintenir, en les améliorant, les communications navigables actuelles établies entre la Meuse et l'Ourthe.

Bien que les travaux qui constituent le projet, présentent entre eux des relations qui les font concourir au double but proposé, ils sont cependant susceptibles d'une exécution successive.

Ils comprennent deux parties distinctes.

La 1^{re} partie embrasse les travaux qui sont spécialement destinés à diminuer la fréquence et l'étendue des inondations de la ville de Liège.

La seconde partie comprend les travaux qui ont pour objet direct, l'amélioration de la navigation depuis l'origine du canal latéral jusqu'au delà de Chokier.

Font partie des travaux de la 1^{re} catégorie :

1^o Le redressement du lit de la rivière en aval de Liège, vis-à-vis de Coronmeuse ;

2^o La dérivation au droit de Jupille, jusqu'à l'ancien bras de la Meuse, appelé la *Laye*;

3^o L'établissement d'une dérivation de la Meuse de l'amont à l'aval de Liège, par le pré Mativa, l'Ourthe et le Barbou. Cette dérivation, qui aboutirait à la Fonderie de canons, exigerait un barrage mobile régulateur, au pont de Longdoz et d'autres travaux accessoires ;

4^o L'établissement d'une dérivation des eaux de l'Ourthe par les houblonnières de Longdoz, partant de l'aval de l'usine des Tanneurs, et aboutissant à la dérivation de la Meuse précitée, en amont du pont d'Amercœur ;

5^o Le redressement du lit de la Meuse dans la ville de Liège, depuis la chapelle du Paradis jusqu'au pont de la Boverie, à travers l'île Renoz ;

6^o L'établissement, dans le lit actuel de la rivière, depuis la chapelle du Paradis jusqu'au canal de la Sauvenière, d'un chenal destiné à l'écoulement des eaux de filtrations à travers les digues insubmersibles à construire pour préserver le quartier d'Avroy des inondations de la Meuse.

Les travaux de la seconde catégorie, ceux qui ont pour but spécial l'amélioration de la navigation, comprendront :

1^o La construction de trois barrages mobiles, avec écluses à sas, établis transversalement au lit de la rivière, le premier, à la Fonderie de canons, à l'aval de Liège ; le second, en Avroy, dans la traverse de Liège ; et, le troisième, à Jemeppe, à l'amont du pont de Seraing ;

2^o L'établissement de chemin de halage avec murs de quai dans Liège, de Sclessin à l'aval de Jemeppe et à l'amont du pont de Seraing ;

3^o L'amélioration et l'exhaussement des parties de chemin de halage qui existent actuellement ;

4^o Divers autres ouvrages ayant des destinations spéciales, notamment celle de mettre l'Ourthe en communication avec la dérivation de la Meuse.

Les travaux de cette catégorie constitueraient la canalisation du fleuve sur un développement de 18,165 mètr. (plus de 3 1/2 lieues de 5,000 mètr.), comprenant :

1 ^o La traverse de Liège depuis le barrage de la Fonderie de canons jusqu'au pont du Val Benoit	mèt.	5,425
2 ^o Le cours de la Meuse, depuis le pont du Val-Benoit jusqu'à Chokier		12,740
	Ensemble mèt.	18,165

Le premier barrage serait placé dans le lit de la Meuse à 245 mèt. au-dessous de la Fonderie de canons.

Le deuxième barrage serait construit dans le redressement du lit du fleuve en Avroy, à 3,335 mèt. à l'amont du premier.

Le troisième barrage serait établi à Jemeppe, à 9,085 mèt., à l'amont du deuxième, à un point distant d'environ 7,000 mèt. du pont du Val-Benoit.

Les trois barrages rachèteraient ensemble une chute de 5^m,40.

La chute de chaque barrage serait de 1^m,80.

Le tirant d'eau de 2^m,10 dans la traverse de Liège serait obtenu par un rehaussement de l'étiage de 1^m,45 au pont des Arches.

Au barrage d'Avroy, l'étiage serait relevé de 2^m,50, de telle sorte que la flottaison du bief supérieur pût être continuée jusqu'en amont de Jemeppe et présenter un tirant d'eau *minimum* de 2^m,10.

Le barrage de Jemeppe ferait refluer les eaux jusqu'en amont de Chokier. Il maintiendrait le tirant d'eau de 2^m,10 jusqu'au delà des limites du bassin charbonnier.

L'ensemble des travaux des deux catégories est estimé à neuf millions, dont environ trois millions pour les travaux de la première catégorie et six millions pour les travaux de la deuxième.

Le péage de la Meuse ayant été fixé, par le traité du 5 novembre 1842, au taux minime de fr. 0,012 par tonneau et par lieue, y compris le retour du bateau à vide, un transport additionnel, en le supposant même de 500,000 tonneaux, sur un parcours de trois lieues (environ la distance de la Fonderie de canons à Chokier), ne donnerait qu'une recette annuelle de 18,000 fr., somme évidemment très inférieure à ce que coûteraient annuellement l'entretien des nouveaux travaux et le personnel y attaché.

La canalisation de la Meuse, de l'aval de Liège à Chokier, doit donc être regardée comme ne pouvant créer à l'État, sous le régime du traité du 5 novembre 1842, aucun produit direct, même dans les hypothèses les plus larges d'augmentations de transports.

Mais elle réagirait infailliblement sur les recettes du canal latéral à la Meuse, en construction, du canal de Maestricht à Bois-le-Duc et des canaux de la Campine.

Elle aurait d'ailleurs une très grande importance par l'impulsion qu'elle

donnerait à l'industrie de la province de Liège et par les relations commerciales qu'elle créerait et étendrait, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Le projet de M. l'ingénieur en chef Kümmer a été soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées et a fait, de la part de cette assemblée, l'objet d'un premier rapport du 6 février dernier.

Le système d'amélioration proposé reposant, en ce qui concerne la navigation, sur des barrages transversaux mobiles, mis en usage ailleurs avec succès, le conseil a pensé qu'en égard aux difficultés propres à la Meuse, il conviendrait de procéder d'abord à un essai et d'ajourner les travaux spécialement projetés pour la navigation, en attendant que les résultats de cet essai aient pu être constatés.

Ce point doit d'ailleurs être traité plus en détail, dans un rapport à faire ultérieurement par le conseil, après que l'ingénieur en chef Kümmer lui aura soumis le résultat de quelques études jugées nécessaires, pour lever des doutes qu'a fait naître la discussion du projet, et notamment au sujet de l'élévation à laquelle il s'agit de retenir l'eau dans la Meuse, au barrage projeté en Avroy.

Quant aux travaux conçus dans le dessein d'accélérer l'écoulement des eaux, le conseil, sans croire que leur efficacité puisse aller jusqu'à prévenir les débordements aussi considérables que ceux de 1571, 1643 et 1740, a reconnu qu'ils seraient, dans une certaine limite, d'une incontestable utilité.

La dépense à résulter de l'exécution de ces ouvrages, y compris l'essai du barrage mobile avec ses accessoires indispensables, tels qu'écluse latérale, dressement de rive, perrés, etc., etc., s'élèverait approximativement, d'après les évaluations du conseil, basées sur ce projet, à environ quatre millions, savoir :

Dérivation des prés Marexhe	fr.	300,000
Redressement de la Meuse, à l'aval de la Fonderie de canons.		400,000
Dérivation de l'amont à l'aval de Liège		900,000
Barrage de Longdoz.		150,000
Dérivation de l'Ourthe		250,000
Pont à la chaussée Grétry et déversoir avec écluse latérale		200,000
Murs d'eau en aval de la Fonderie de canons		100,000
Barrage mobile et travaux accessoires		1,000,000
	Total. fr.	5,300,000
Auxquels le conseil croit prudent d'ajouter pour les acquisitions de terrains et l'imprévu		700,000
	Ensemble. fr.	4,000,000

Quant à l'ordre dans lequel les travaux relatifs à l'écoulement des eaux devraient être exécutés, le conseil pense qu'il devrait être réglé comme suit :

- 1° Le redressement de la Meuse à l'aval de la Fonderie de canons ;
- 2° La dérivation à travers les prés de Marexhe ;

5° La dérivation de l'amont à l'aval de Liège, en commençant par la partie qui s'étend du pont d'Amercœur à travers les prés Saint-Denis.

Le motif qui engage le conseil à indiquer cette marche dans l'exécution se trouve dans la nécessité de dégager l'aval avant de faire aucun travail qui tende à hâter l'écoulement des eaux vers la Fonderie de canons.

Conclusion.

La principale difficulté que rencontre l'exécution des travaux proposés par l'ingénieur en chef Kümmer pour l'amélioration du régime de la Meuse, depuis l'aval de Liège jusqu'à Chokier, réside dans l'élévation du chiffre de la dépense (neuf millions) et dans l'absence presque complète de produits à mettre en regard d'une dépense aussi considérable.

Pour atténuer cette difficulté, il faudrait :

1° Que la charge à imposer au trésor de l'État fût allégée par un concours assez large de la ville et de la province ;

2° Que la navigation pût être soumise à un péage spécial en raison des facilités qui résulteraient pour elle des travaux de canalisation. Ce péage, en le supposant même assez élevé, serait léger pour le commerce, eu égard aux avantages d'une navigation constante à grand tirant d'eau qui serait la conséquence de l'exécution du projet.

Des négociations devraient donc être ouvertes avec la ville et la province de Liège, dans le but de régler leur participation à la dépense et, avec le Gouvernement des Pays-Bas, dans le but d'établir, par dérogation au traité du 5 novembre 1842, un péage spécial qui pût offrir au trésor de l'État une certaine compensation du sacrifice qui lui aurait été imposé.

Lorsque ces divers points auraient été réglés, les Chambres pourraient se prononcer en parfaite connaissance de cause et apprécier exactement la portée du principe qu'elles seraient appelées à poser.

1

(APPENDICE AU N^o 248.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1846 — 1847.

Budget des dépenses du Département des Travaux Publics, pour
l'exercice 1847.

SITUATION

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX CONCÉDÉS.

INDICATION DES VOIES DE COMMUNICATION CONCÉDÉES.	DATE de la loi qui autorise la concession.	DATE de l'arrêté royal qui approuve l'acte de concession.	DATE OBLIGATOIRE pour l'achèvement des travaux.	DATE de l'arrêté royal qui approuve les sta- tuts de la société anonyme formée par les actionnai- res.	MONTANT du CAPITAL SOCIAL
CHEMINS DE FER.					
Entre-Sambre-et-Meuse.....	7 mars 1845.	28 mars 1845.	27 mars 1849.	12 avril 1845.	15,500,000
Embranchements de Florenne à la Meuse et d'Oret à la Sambre.....	7 mars 1845.	1 ^{er} mars 1846.	27 mars 1851.	»	»
Tournay à Jurbise.....	16 mai 1845.	19 mai 1845.	16 mai 1848.	21 juillet 1845.	12,500,000
Hasselt à St-Trond.....	»	»	»	»	»
Flandre occidentale.....	18 mai 1845.	21 mai 1845.	18 mai 1848.	4 juin 1845.	21,000,000
Louvain à la Sambre.....	21 mai 1845.	27 mai 1845.	21 mai 1848.	27 août 1845.	19,250,000

VERSEMENTS effectués par les actionnaires.	MONTANT du cautionnement fourni par les concessionnaires.	MONTANT des rembourse- ments effectués en exécution des conditions de la concession.	RESTE déposé dans la caisse DU TRÉSOR.	SITUATION DES TRAVAUX, AU 1 ^{er} MARS 1847.
6/10	1,000,000	1,000,000	»	<p>Près de 800,000 mètr. cubes de terrassements sont effectués. 15 ponts, 6 ponceaux, 4 viaducs, 22 aqueducs, diverses arches d'inondation et d'autres travaux d'art, nécessités par la construction du chemin de fer concédé, sont achevés ou sur le point de l'être. — La compagnie a fait des approvisionnements considérables de matériaux de toute espèce.</p> <p>La plus grande activité règne sur les travaux; 5,147 ouvriers y ont été employés pendant le mois de février dernier.</p>
»	800,000	»	800,000	<p>La compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse s'occupe activement de l'étude et de la confection du projet définitif de ces deux embranchements.</p>
4/10	800,000	400,000	400,000	<p>Le chemin de fer de St-Trond à Hasselt est presque entièrement achevé, et sera prochainement livré à l'exploitation.</p>
»	»	»	»	<p>La construction de la ligne de Tournay à Jurbise est en pleine activité.</p> <p>Des approvisionnements considérables ont été faits.</p> <p>1,107 ouvriers ont été employés aux travaux, pendant le mois de février dernier.</p>
3/10	1,000,000	1,000,000	»	<p>La section de Bruges à Thourout et celle de Thourout à Lichtervelde sont en exploitation.</p> <p>La section de Lichtervelde à Roulers sera très incessamment mise en exploitation.</p> <p>La compagnie fait des approvisionnements considérables de matériaux de toute nature.</p> <p>Les travaux marchent avec beaucoup d'activité.</p> <p>2,000 ouvriers ont été employés pendant le mois de février dernier.</p>
3/10	1,000,000	»	1,000,000	<p>En exécution de la loi du 21 mars 1846, la concession primitivement octroyée fût modifiée, et par suite de cette modification le commencement des travaux a naturellement été retardé.</p> <p>Depuis, la Compagnie a adjugé les travaux des sections de Louvain à Gastuche et de Ransart à Charleroy, ceux de la première section sont en pleine activité.</p> <p>1,300 ouvriers y ont été employés pendant le mois de février dernier.</p>

INDICATION DES VOIES DE COMMUNICATION CONCÉDÉES.	DATE de la loi qui autorise la concession.	DATE de l'arrêté royal qui approuve l'acte de concession.	DATE OBLIGATOIRE pour l'achèvement des travaux.	DATE de l'arrêté royal qui approuve les sta- tuts de la société anonyme formée par les actionnai- res.	MONTANT du CAPITAL SOCIAL
Liège à Namur.....	21 mai 1845.	20 juin 1845.	28 juillet 1848.	(a) 12 août 1845.	(a) 25,000,000
Mons à Manage.....	21 mai 1845.	20 juin 1845.	21 mai 1847.	(a) »	(a) »
Marchienne-au-Pont à Erquelines....	21 mai 1845.	28 mai 1845.	21 mai 1847.	10 août 1845.	15,000,000
Chemin de fer du Luxembourg.....	18 juin 1846.	18 juin 1846.	»	(b) 1 ^{er} oct. 1846.	(b) 75,000,000
Manage à Erquelines.....	21 mai 1845.	15 nov. 1845.	21 mai 1847.	»	»
Vallée de la Dendre.....	12 juin 1845.	21 juin 1845.	5 déc. 1848.	(c) 26 juill. 1846.	(c) 45,000,000
Manage à Wavre.....	18 juill. 1846.	18 juill. 1846.	18 juill. 1850	»	»

(a) Une seule société anonyme a été créée pour ces deux lignes qui avaient été concédées à la même compagnie.

(b) Pour le chemin de fer et le canal Entre-Meuse-et-Moselle.

(c) Pour le chemin de fer et le canal de Jemmapes à Alost.

VERSEMENTS effectués par les actionnaires.	MONTANT du cautionnement fourni par les concessionnaires.	MONTANT des rembourse- ments effectués en exécution des conditions de la concession.	RESTE déposé dans la caisse DU TRÉSOR.	SITUATION DES TRAVAUX, AU 1 ^{er} MARS 1847.
5/10	1,000,000	200,000	800,000	<p>La question du tracé entre Liège et Huy n'ayant pu être décidée qu'au mois de juillet dernier, l'avancement des travaux s'en est ressenti.</p> <p>Actuellement les travaux marchent assez régulièrement.</p> <p>800 ouvriers y ont été occupés pendant le mois de février dernier.</p>
5/10	1,000,000	200,000	800,000	<p>460,000 mètr. cubes de terrassements ont été effectués sur cette ligne; un grand nombre de travaux d'art sont achevés ou en train d'exécution.</p> <p>795 ouvriers ont été occupés sur cette ligne, pendant le moi de février dernier.</p>
5/10	600,000	480,000	120,000	<p>Les travaux de cette ligne sont très avancés.</p> <p>600 ouvriers ont été employés aux travaux pendant le mois de février.</p>
5/10	5,000,000	»	5,000,000	<p>Les travaux sont entamés entre Bruxelles et Wavre.</p> <p>400 ouvriers y ont été occupés pendant le mois de février dernier.</p>
1/10	300,000	»	300,000	<p>L'exécution de ce chemin de fer fait l'objet d'un procès, en ce moment pendant devant la cour d'appel de Bruxelles.</p>
1/10	1,000,000	»	1,000,000	<p>La compagnie concessionnaire a présenté, dans le délai prescrit par son cahier des charges, le projet définitif de la partie du chemin de fer concédé, comprise entre Ath et Denderleeuw, et le projet définitif des ouvrages d'art à établir sur cette partie de la ligne concédée. Les projets présentés ont été approuvés, sous la date du 18 juin 1846, en ce qui concerne la section s'étendant de la limite de la province de Hainaut jusqu'à Denderleeuw et, sous la date du 14 juillet suivant, en ce qui concerne la section comprise dans la province de Hainaut.</p> <p>Les formalités prescrites par la loi du 8 mars 1810, sur les expropriations pour cause d'utilité publique, ont été accomplies à l'égard des propriétés à occuper, tant dans la province de Hainaut que dans celle de la Flandre orientale, pour l'établissement du chemin de fer concédé.</p> <p>Les travaux ne sont pas commencés.</p>
1/10	750,000	»	750,000	<p>Aux termes de leur cahier des charges, les concessionnaires doivent présenter les plans définitifs et avoir commencé les travaux, dans un délai d'un an à partir de la date de la loi de concession.</p>

INDICATION DES VOIES DE COMMUNICATION CONCÉDÉES.	DATE de la loi qui autorise la concession	DATE de l'arrêté royal qui approuve l'acte de concession.	DATE OBLIGATOIRE pour l'achèvement des travaux.	DATE de l'arrêté royal qui approuve les sta- tuts de la société anonyme formée par les actionnai- res.	MONTANT du CAPITAL SOCIAL
CANAUX.					
Canal de Meuse et Moselle.....	»	»	16 juillet 1848.	(a) 1 ^{er} octob. 1846.	(a) 75,000,000
Canal de Jemmapes à Alost.....	»	22 juin 1848.	22 juin 1851.	(b) 26 juillet 1846.	(b) 45,000,000
Canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille.....	21 mai 1845.	13 nov. 1845.	13 nov. 1848.	»	»

(a) La société anonyme constituée pour la construction du canal de Meuse et Moselle est la même que celle qui s'est constituée pour l'établissement du chemin de fer du Luxembourg.

(b) La société anonyme constituée pour la construction du canal de Jemmapes à Alost est la même que celle qui s'est constituée pour l'établissement du chemin de fer de la Vallée de la Dendre.

VERSEMENTS effectués par les actionnaires.	MONTANT du cautionnement fourni par les concessionnaires.	MONTANT des rembourse- ments effectués en exécution des conditions de la concession.	RESTE déposé dans la caisse DU TRÉSOR.	SITUATION DES TRAVAUX, AU 1 ^{er} MARS 1847.
3/10	»	»	»	
1/10	1,000,000	»	1,000,000	<p>Le concessionnaire a présenté, le 18 juin 1846, au Département des Travaux Publics, le projet complet, en triple expédition, de la première section du canal concédé. Ce projet n'ayant été approuvé, par arrêté ministériel du 28 août suivant, qu'en ce qui concernait la partie du canal comprise entre Jemmapes et l'écluse n° 24 inclusivement, le concessionnaire a adressé, le 11 décembre 1846, au Département des Travaux Publics, dans la forme voulue, un projet nouveau du reste de la section, c'est-à-dire de la partie comprise entre l'écluse n° 24 et la ville d'Ath.</p> <p>Le projet de la 2^e section du canal concédé n'a pas encore été déposé; le délai fixé pour sa présentation n'expirera que le 22 juin 1847, l'arrêté royal qui a rendu la concession définitive n'étant intervenu que le 22 juin 1845.</p>
1/10	800,000	»	800,000	<p>Les concessionnaires du canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille, se refusant à remplir les obligations qu'ils ont contractées quant à l'établissement de cette voie navigable, une action judiciaire a été introduite devant le tribunal de première instance, séant à Bruxelles, qui, sous la date du 20 juin 1846, a prononcé un jugement défavorable aux prétentions du Gouvernement.</p> <p>Appel a été interjeté dans le délai requis, au nom de l'État, du jugement intervenu.</p>