

1

(N^o 137.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MARS 1837.

RAPPORT

Fait par M. EUG. DE SMET, au nom de la section centrale, sur le chap. V (nouveau) du budget des travaux publics, relatif au chemin de fer, et l'amendement de M. VERDUSSEN.

MESSIEURS,

Depuis trois ans que les travaux du chemin de fer sont commencés et que trois sections se trouvent construites et livrées à l'exploitation, que beaucoup de millions sont dépensés, jusqu'à ce jour la législation est restée dans une complète ignorance sur l'administration et la comptabilité de ces grands travaux. Elle n'en connaît absolument rien, non seulement ce qui regarde le mode qu'on a suivi pour leur exécution et surveillance, si on est resté dans une voie légale et usitée, ou si ces travaux ont été exécutés arbitrairement et sans observer aucune règle d'administration, mais elle ignore encore à quoi sont spécialement employées les sommes qu'on prélève journallement sur le capital de l'emprunt, si on les fait servir aussi bien pour couvrir les dépenses de l'entretien de la route, et le paiement des traitements du personnel qui y est attaché, que pour les nouvelles constructions.

Enfin la législation est dépourvue de toute notion sur cet objet de si grande importance et qui absorbe tant de millions, tout ce qu'elle sait positivement, c'est qu'aucun centime n'a figuré jusqu'à ce moment dans le budget de l'État, pour couvrir les dépenses du chemin de fer.

Cet état de choses a maintes fois éveillé l'attention de quelques membres de la Chambre, qui s'en sont plaint à la tribune, mais personne n'avait fait de proposition. Ce fut notre honorable collègue, M. Verdussen qui, le premier, déposa sur le bureau un amendement au budget des travaux publics, tendant à rendre plus ou moins régulière et conforme aux dispositions de notre

constitution la comptabilité du chemin de fer ; mais peu après M. le ministre de ce département fit de son côté une proposition, qui tendait à peu près à la même fin que l'amendement de l'honorable député d'Anvers.

Ce sont ces deux propositions qui ont été envoyées à votre section centrale de l'intérieur et sur lesquelles elle m'a chargé de vous présenter son rapport.

L'amendement de l'honorable M. Verdussen, qui forme un chapitre nouveau au budget des travaux publics, est conçu en ces termes :

« Développement des travaux, entretien et exploitation des chemins de » fer. fr. 465,000

La nécessité de ce chapitre nouveau est fondée sur les lois qui règlent l'emprunt et la construction du chemin de fer, et notamment celles qui concernent les produits des péages, l'entretien et l'exploitation de la route.

Partant du chiffre de fr. 1,500,000, qui figure dans le budget des voies et moyens comme produit du chemin de fer, l'honorable M. Verdussen a fait, pour trouver l'excédant de fr. 465,000, qu'il applique dans son amendement à l'entretien, à l'exploitation et à de nouvelles constructions du chemin de fer, pour balancer le montant de la recette, le calcul suivant :

L'emprunt de 30,000,000 fr. négocié à 8 p. % de perte.	fr. 27,600,000
Plus 1 p. % pour frais de l'emprunt.	300,000
	<hr/>
Reste, produit net.	fr. 27,300,000

Divisé de la manière suivante aux différents objets auxquels il est affecté :

Fr. 6,594,000 appliqués aux routes à 9 p. % de perte.	fr. 6,000,540
Fr. 2,736,000 à la Sambre canalisée à 9 p. % de perte.	2,489,760
Fr. 20,670,000 au chemin de fer à 9 p. % de perte.	18,809,700
	<hr/>
Pour 30,000,000 nominal à 9 p. % de perte, reste.	fr. 27,300,000

L'intérêt et l'amortissement qui doivent être comptés sur le capital nominal, c'est-à-dire, pour la partie du chemin de fer qui est de fr. 20,670,000, sont de. fr. 1,033,500

Y ajouter pour frais de paiement des intérêts évalués à 1,500

Donne la somme ronde de. fr. 1,035,000

Reste donc un excédent de. 465,000

Pour balancer le produit de recette de. fr. 1,500,000

Quelle somme excédente de fr. 465,000, l'honorable auteur de l'amendement porte dans le budget des dépenses, pour y prélever d'abord, ce qui est nécessaire pour couvrir les dépenses annuelles de l'entretien et les frais d'exploitation de la route, et ensuite faire servir le superflu à de nouvelles constructions.

Mais l'honorable membre fut trompé dans son attente ; il supposait que ces produits suffiraient à couvrir les intérêts et l'amortissement de la partie de l'emprunt affectée au chemin de fer, les frais d'exploitation et d'entretien, et qu'ils présenteraient en outre un excédent qu'il proposait d'employer à la

continuation des travaux. Sa supposition s'est évanouie devant la réalité des faits ; le crédit que le ministre demande pour couvrir les frais d'entretien et d'exploitation pour le service actuel des trois sections ouvertes, et qui est appuyé sur les dépenses faites pendant les huit derniers mois (comme il conste d'après un état que le ministre a communiqué à la section centrale), s'élève à la somme de fr. 745,000. Or, nous venons de voir que les intérêts et l'amortissement de la partie de l'emprunt affectée au chemin de fer prélèvent annuellement une somme de fr. 1,035,000, ce qui fait pour l'exercice courant un total de dépenses de fr. 1,780,000, et la recette n'étant que de fr. 1,500,000, il s'offre un excédent en dépenses de fr. 280,000.

Cependant il est à remarquer dans ce calcul que les intérêts et l'amortissement de l'emprunt y figurent pour toute la partie affectée au chemin de fer, et que les sections productives en ce moment n'ont absorbé qu'une partie de ce capital.

Le résultat de ce calcul a fait voir à l'honorable auteur de l'amendement que ses prévisions étaient erronées, et qu'il ne pouvait se tenir au chiffre qu'il avait présenté.

Le chapitre nouveau que le ministre des travaux publics a proposé de son côté, pour faire partie de son budget, ne contient qu'un crédit pour couvrir les dépenses de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer, et rien n'est proposé pour de nouvelles constructions. Il fait servir ce crédit à deux différentes catégories de dépenses, d'après le service auquel il les applique; une partie devra être employée à couvrir celles qui concernent le service des sections actuellement ouvertes et d'après l'importance actuelle des transports; et la deuxième, à prélever les sommes nécessaires pour payer les frais éventuels que la construction de nouvelles sections et une augmentation dans les transports pourraient occasionner pendant le courant de l'exercice.

L'adoption en principe de la proposition du ministre nous fera faire un pas vers un meilleur système de budget, qui doit comprendre, d'après l'esprit de notre constitution, en un même tableau, toutes les dépenses et toutes les recettes de l'État, et ainsi permettre de les balancer; aucune exception ne peut être faite à cette règle constitutionnelle.

Jusqu'ici même, malgré la disposition formelle de la loi, et à défaut d'un crédit semblable, la dépense d'entretien et d'exploitation a été imputée pêle-mêle avec la dépense des constructions du chemin de fer sur les fonds même de l'emprunt.

Il nous reste à examiner de quelle manière le ministre a fixé le chiffre du crédit qu'il demande pour les deux services, et nous commencerons par le service actuel.

SERVICE ACTUEL.

ART. 1^{er}. *Entretien et police de la route proprement dite.*

Cette dépense s'est élevée, comme on peut encore s'en assurer par l'état imprimé à la fin du rapport, pour les huit derniers mois de l'année qui vient

de s'écouler, 1 ^o pour la section de Malines à Bruxelles, à . . .	fr. 37,326 56
Pour celle de Malines à Anvers, à	47,554 22
Total des deux sections.	fr. 86,880 78
Ajoutez la moitié pour les autres 4 mois.	43,440 39

Ce qui suppose pour ces deux sections et pour l'année entière. fr. 130,321 17

Pour l'année 1837, une 3^e section est ouverte, celle de Malines à Termonde, dont le développement a un peu plus d'étendue, mais dont la fréquentation pendant quelque temps sera moins active.

En supposant qu'elle exige une dépense égale à la moitié de celle des deux autres sections réunies, qui serait de . . . 65,160 39
 nous aurons une somme totale de fr. 195,481 76

Somme inférieure de bien peu à celle de 200,000 francs, que demande le ministre.

L'année est commencée, les services sont établis, nous avons peu d'expérience encore; il serait long et difficile d'entrer dans l'examen des modifications dont l'organisation serait susceptible, pour arriver à l'économie compatible avec les garanties de sûreté, de célérité, qui doivent assurer les produits de la route et les intérêts du trésor; nous ne doutons que cela ne fixe toute l'attention du ministre et de la législature.

La majorité de la section centrale propose en conséquence l'adoption de la somme de fr. 200,000, pour le crédit de l'art. 1^{er} du service actuel, qui contient *l'entretien et la police de la route proprement dite, sur les trois sections.*

Un membre s'est abstenu et a motivé son abstention sur l'exorbitance de la somme pétitionnée et sur la crainte qu'il avait qu'on ne mît pas toute l'économie désirable dans l'administration du chemin de fer. Il a fait remarquer que les dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation s'élèveront à 6.000 francs par kilomètre de longueur, tandis que les ingénieurs, dans les mémoires qu'ils ont produits dans la discussion de la loi du 1^{er} mai, n'avaient estimé ces frais qu'à la somme de 16 à 1,700 francs par an et par kilomètre.

ART. 2. — *Dépenses de transport sur les trois sections, à raison de 500,000 voyageurs chacune.*

La dépense que cet article a pour objet a été couverte, pour les huit derniers mois de 1836 et pour les deux sections alors ouvertes, par une somme de fr. 167,560 77.

Un calcul semblable à celui que nous venons de faire pour l'art. 1^{er} semblerait autoriser l'espoir qu'une somme de 377,000 fr. suffirait pour les dépenses du transport, sur les trois sections et pour toute l'année.

Mais M. le ministre a pensé que la plus grande étendue de la nouvelle section, qui a 28 kilomètres, tandis que les deux autres ensemble ne comportent que 44 kilomètres, et l'expérience qui a été faite de la dépense d'entretien

du matériel, qui est toujours plus élevée sur une route nouvellement construite et non encore assise, ne lui permettraient pas de restreindre sa proposition de crédit pour le transport du service actuel, à la somme pétitionnée de fr. 425,000.

La majorité de la section centrale s'est rendue à ces motifs et a été d'avis d'admettre aussi cette proposition; elle estime cependant que ce crédit est largement calculé, et que cette circonstance doit être prise en considération dans le calcul des dépenses éventuelles.

ART. 3.

Frais de perception pour les 3 sections, à raison de fr. 500,000 chacune.

La dépense du personnel, tel qu'il est maintenant établi sur les trois sections, s'est élevée, pour le mois de janvier 1837, à fr. 6,436-66, ce qui suppose pour l'année entière une dépense totale de fr. 772,239-92. Mais le ministre nous a fait observer que les dépenses ont été, par la force des choses, successives; que le service n'est pas encore complet en ce moment; que les bureaux intermédiaires entre Termonde et Malines ne sont pas encore formés; que le personnel du bureau du contrôleur est insuffisant; que celui du bureau de recette de Vilvorde le sera également dans la bonne saison; que le service de la section de Termonde n'est monté que pour l'hiver, que pour l'été prochain il faudra des gardes-commis de plus; que, finalement, l'affluence des voyageurs peut aussi, en été, rendre insuffisant le nombre des officiers de police nommés pour les stations de Bruxelles, Malines et Anvers, et qu'il reste à en nommer pour Termonde et Vilvorde, et peut-être pour quelques points intermédiaires.

Le montant des traitements actuels, ajoute le ministre, est de fr. 6,436-68 par mois; cette base donnerait, pour l'année, fr. 77,239-92. En demandant donc fr. 96,000, j'ai tenu compte des nécessités indiquées ci-dessus.

La majorité de la section centrale a pensé qu'en effet, en tenant compte des nécessités indiquées par le ministre, cette dépense pouvait être estimée à fr. 96,000; mais si elle propose d'adopter ce crédit, elle ne le fait que d'après la règle qu'elle s'est tracée à l'article premier.

Elle a trouvé que le crédit de fr. 18,000 porté pour l'impression est calculé assez rigoureusement sur les résultats de l'expérience des huit derniers mois de l'année écoulée.

Les sommes demandées pour mobilier, chauffage et éclairage des bureaux, n'ont été appuyées d'aucuns renseignements; mais la section centrale, vu le chiffre peu considérable auquel elles s'élèvent et la nécessité de cette espèce de dépenses, vous en propose l'adoption.

Les trois articles adoptés tels que le ministre les a proposés, feront monter le service actuel des trois sections pour l'exercice courant à fr. 745,000.

§ 2. — *Service éventuel.*

Quoique le service actuel doive coûter l'énorme somme de fr. 745,000, le ministre vous propose encore de la doubler et au-delà, de grossir les trois articles du nouveau chapitre jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme de

fr. 783,000, somme dont il dit avoir nécessairement besoin pour couvrir, pendant l'exercice courant, les dépenses du service qu'il appelle éventuel et dont vous voyez le détail dans l'exposé de sa proposition.

Le service de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer figurerait ainsi au budget des dépenses pour la somme de fr. 1,530,000, tandis que le produit brut du même chemin ne figure au budget des voies et moyens que pour fr. 1,500,000.

Il est bien vrai que cette dernière somme n'est que le produit présumé des trois sections actuellement en exploitation, et que la dépense des fr. 1,530,000 est calculée pour le cas de la réalisation des éventualités, qui donneraient sur ce produit présumé un excédent supérieur à l'augmentation de la dépense, comme il est à présumer.

Toutefois, faut-il ainsi, non seulement prévoir toutes les éventualités, mais encore fixer un chiffre qui répond à la dépense la plus élevée à laquelle elles pourraient donner lieu? C'est ce que la section centrale n'a pas pensé. Si l'on procédait ainsi dans toutes les autres parties des services auxquels le budget des dépenses doit pourvoir, il deviendrait nécessaire d'exagérer à tel point le chiffre général des dépenses, que les voies et moyens ne pourraient jamais les couvrir.

Il lui a semblé qu'il convenait de circoncrire autant que possible les éventualités mêmes dans les limites de ce qui est probable d'après les faits antérieurement constatés, d'autant plus que si des cas extraordinaires se présentaient pendant l'exercice courant, il y aurait toujours moyen que la législature y pourvoie par un vote postérieur.

L'expérience des deux premiers mois de l'année ne constate aucune augmentation du nombre des voyageurs, et rien n'autorise à croire à la réalisation prochaine de cette première éventualité. Il est probable que l'ouverture de nouvelles sections influera sur les produits des trois sections ouvertes; mais sous ce rapport la première éventualité rentre dans la troisième, qui d'ailleurs ne se réalisera guère que vers la fin de l'année, car ce ne sera toutefois que l'ouverture des sections de Liège et de Gand qui pourra réagir d'une manière sensible sur le nombre des voyageurs qui parcourront les trois sections actuellement en exploitation.

D'ailleurs, l'augmentation du nombre des voyageurs n'entraînera celle que de certaine catégorie de la dépense du service actuel, ainsi, par exemple, à l'art. 1^{er}; les dépenses des ateliers ambulants et des matériaux d'entretien qui pourront augmenter d'une manière sensible par suite d'une augmentation considérable du nombre des voyageurs, mais quant au personnel pour la police de la route et aux gardes-routes et pontonniers, ils ne devront pas augmenter en nombre, parce que plus de voyageurs parcourent la route.

Les effets de la deuxième éventualité paraîtraient aussi exagérés et au-delà du probable, si l'on réfléchit que c'est au plus tôt le 1^{er} septembre prochain que, selon le ministre, les villes de Gand et de Liège seront mises en communication par le chemin de fer, et que ce ne sera qu'à cette époque que le transport des marchandises pourra devenir de quelque importance, et toujours, comme

le reconnaît lui-même le ministre, on ne pourra compter que sur les objets qui se transportent aujourd'hui par les messageries.

La troisième éventualité, celle de l'ouverture de nouvelles sections, ne peut exiger aucune notable augmentation de dépenses que pour les quatre derniers mois de l'exercice, si tant est que les grandes sections de Gand et de Liège puissent être ouvertes pour le mois de septembre, comme on le fait espérer; et cependant elle est estimée à fr. 410,000, au lieu de fr. 785,000; et sans pouvoir plus que le ministre asseoir son calcul sur des bases précises, la section centrale pense qu'un crédit de fr. 600,000 suffirait; ce qui présente une réduction de fr. 185,000; peut-être même qu'une réduction plus forte pourrait se faire sans inconvénient, car il est très probable qu'une partie des éventualités présumées n'aura pas lieu pendant cette année. La somme totale que présenterait le chapitre serait donc de fr. 1,345,000, et on pourrait la répartir entre les trois articles de la manière suivante :

Art. 1 ^{er} .	fr. 370,000
Art. 2.	685,000
Art. 3.	290,000
	1,345,000

Si le chapitre proposé pour le chemin de fer ne contient rien pour les dépenses des nouvelles constructions, ce n'est pas que la remarque ait échappé à la section centrale; mais elle a pensé que, pour cet exercice, il était difficile de régulariser à ce sujet le budget, et que le budget des voies et moyens était déjà fait sans que l'on n'y eût compris, ne fût-ce que pour ordre, la partie de l'emprunt qui devrait être employée à cette dépense; mais que l'exercice prochain, elle ne doutait pas que M. le ministre n'en sentît toute la nécessité.

Le rapporteur,

EUG. DESMET.

Le vice-président,

F. DUBUS aîné.

CHAPITRE V (*nouveau*).

Chemin de fer.

Service actuel des trois sections ouvertes, et service éventuel de ces sections et des sections à ouvrir dans le cours de l'année.

ART. 1 ^{er} . Entretien et police de la route proprement dite.	fr. 370,000 00
ART. 2. Dépenses de transport	fr. 685,000 00
ART. 3. Frais de perception.	fr. 290,000 00