

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 NOVEMBRE 1860.

BUDGET DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1861⁽¹⁾.

MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le projet de budget de mon Département, pour l'exercice 1861, a été élaboré au commencement de l'année courante et présenté le 10 mars dernier.

Depuis lors, des faits se sont produits qui ont permis de constater avec plus de certitude les besoins probables du prochain exercice, et démontré la nécessité d'apporter quelques changements aux prévisions primitives.

Je vais avoir l'honneur, Monsieur le Président, d'indiquer ci-après les modifications qu'il y aura lieu d'apporter au projet de budget dont la Chambre est saisie, ainsi que les raisons pour lesquelles elles sont proposées.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

Les modifications proposées aux crédits primitivement demandés pour le service des ponts et chaussées, portent toutes, à l'exception d'une réduction relative au personnel, sur les charges extraordinaires. La comparaison entre les crédits votés pour l'exercice 1860, et les allocations demandées pour 1861, donne les résultats suivants, en tenant compte de ces modifications :

(¹) Budget, n^o 75. Session de 1859-1860.

	CRÉDITS DEMANDÉS POUR 1881.	CRÉDITS VOTÉS POUR 1880.	DIFFÉRENCES POUR 1881	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Routes	2,716,957	2,692,570	24,387	»
Bâtiments civils	261,000	174,000	87,000	»
Canaux et rivières	1,728,250	1,817,100	»	88,850
Ports et côtes	486,000	595,000	91,000	»
Frais d'études, etc.	22,000	22,000	»	»
Personnel	1,104,947	1,104,987	»	40
TOTAUX.	6,519,154	6,205,487	202,587	88,890
Soit une augmentation totale de fr.			113,697	

SECTION II. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 10 (nouveau). *Construction d'un bâtiment au Ministère de l'Intérieur*

Depuis 1851, l'administration communale de Bruxelles, n'a pas cessé de réclamer du Département des Travaux Publics, la démolition des pavillons qui ont été construits provisoirement, à diverses époques, entre les hôtels ministériels situés rue de la Loi.

Jusqu'à ce jour il n'a pas été fait droit à cette demande, par le motif que les bâtiments des différents ministères sont même insuffisants pour les besoins du service. Cependant, ces constructions sont illicites puisqu'elles ont été élevées contrairement aux stipulations des actes de vente des terrains sur lesquels les hôtels ont été bâtis, ces stipulations défendant aux propriétaires de modifier l'architecture ou d'altérer le caractère des édifices dont il s'agit.

En conséquence, le Gouvernement a décidé de faire disparaître successivement ces pavillons qui, du reste, produisent un très-mauvais effet à côté de la belle et grande architecture de Guimard.

Le pavillon de l'hôtel Engler pourra être démoli aussitôt après l'achèvement des constructions à élever rue de l'Orangerie. Pour faire disparaître les pavillons des Ministères des Affaires Étrangères et de l'Intérieur, il est indispensable de construire des bureaux dans la cour de ce dernier hôtel, et d'acquérir, à cet effet, deux petites maisons situées dans une impasse de la rue de Louvain. D'après le

CHARGES	
ordinaires et permanentes.	extraordinaires et temporaires.
»	80,000

projet qui en a été dressé, la dépense s'élèvera à une somme de 80,000 francs, y compris l'achat des dits immeubles.

Quant à la suppression du pavillon du Ministère de la Guerre, on s'en occupera ultérieurement.

ART. 11 (nouveau). *Établissement d'une grille de clôture en fer et d'un trottoir à l'observatoire royal*

Par suite du comblement des fossés d'enceinte de la ville de Bruxelles, il est devenu indispensable de clôturer, du côté des rues de l'Astronomie et de Galilée, le terrain sur lequel est situé l'observatoire royal, et d'y établir un trottoir.

ART. 12 (nouveau). *Travaux extraordinaires de réparation et d'amélioration à exécuter à l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges*

La nécessité d'exécuter ces travaux a été constatée par l'administration des ponts et chaussées. La dépense totale en est évaluée à 23,000 francs, mais une somme de 13,000 francs paraît suffisante pour l'exécution immédiate des travaux les plus indispensables.

SECTION III. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, ETC.

ART. 13 (nouveau, 10 ancien). *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, etc.*

L'allocation primitivement indiquée dans la colonne des charges extraordinaires était de 223,650 francs, et se trouve, par conséquent, réduite de 78,000 francs. Cette réduction porte sur les services suivants :

Litt. B (des développements). Canal de Liège à Maestricht	fr.	6,000
Litt. C (des développements). Canal de Maestricht à Bois-le-Duc	fr.	47,000
Litt. D (des développements). Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut	fr.	25,000
	Fr.	78,000

La somme de 6,000 francs est retranchée de l'art. 13 (nouveau) et fait l'objet d'un art. 13 (nouveau) sous la rubrique : *Travaux d'amélioration*. Les motifs de ce transfert ont été indiqués dans une dépêche du Département des Travaux Publics à M. le Président de la Chambre des Représentants, en date du 9 juin dernier.

Le travail pour lequel le crédit de 47,000 francs avait d'abord été demandé doit être ajourné, attendu qu'il n'y aura pas, en 1861, de baisse des eaux du canal de Maestricht à Bois le Duc.

Quant à la somme de 25,000 francs, elle est transférée sous la

CHARGES	
ordinaires et permanentes.	extraordinaires et temporaires.
"	56,000
"	13,000
776,350	147,650

rubrique *travaux d'amélioration* où elle est comprise dans l'allocation totale de l'art. 17 (nouveau) dont il est question ci-après.

ART. 14 (nouveau, 11 ancien). *Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg.*

L'allocation primitivement demandée était de 296,000 francs. Par dépêche du 14 juillet dernier, le Département des Travaux Publics a fait connaître les raisons pour lesquelles il y avait lieu d'augmenter ce crédit de 25,000 francs et de le porter, par conséquent, à 321,000 francs. Mais d'un autre côté, le Gouvernement a cru devoir faire procéder à des études au sujet du projet de canalisation de la partie de la Meuse comprise entre le bassin houiller de Chokier et l'embouchure de la Sambre à Namur. En attendant que ces études soient terminées, on croit devoir se borner à demander au budget de 1861, un crédit de 100,000, au lieu de 220,000 pour la continuation, sur la partie seulement de la Meuse située en amont de l'embouchure de la Sambre, des travaux d'amélioration entrepris depuis plusieurs années. Le crédit total demandé pour la Meuse se réduirait donc à 201,000 francs.

ART. 15 (nouveau). *Canal de Liège à Maestricht.*

Transfert du litt. B des développements de l'art. 15 (nouveau, 10 ancien); les motifs en ont été donnés dans la dépêche ministérielle du 9 juin dernier, déjà citée.

ART. 17 (nouveau, 15 ancien). *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.*

Le crédit primitivement demandé était de 19,200 francs. Dans l'augmentation de 99,000 francs figure la somme de 25,000 francs comprise d'abord au litt. D des développements de l'art. 10 (ancien) pour un travail qu'il semble plus rationnel de ranger dans la catégorie des travaux d'amélioration, puisqu'il s'agit de la reconstruction des ponts tournants établis sur la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Le Gouvernement s'était borné à demander cette somme de 25,000 francs qui devait servir à l'acquisition des bois nécessaires à la reconstruction de cinq ponts tournants sur la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Diverses considérations l'ont engagé, depuis, à ne pas différer l'exécution des travaux d'élargissement de cette première section. La loi du 8 septembre 1859 a alloué au Gouvernement des crédits s'élevant ensemble à 2,500,000 francs, pour l'élargissement de la 2^e section du canal dont il s'agit. Or, pour que ces travaux produisent tous leurs effets utiles, il est indispensable d'achever la mise à grande section de la 1^{re} section de ce canal, en élargissant les ponts tournants qui y sont établis. Il importe, d'ailleurs, d'exécuter ce travail en une seule campagne, pour ne pas multiplier,

CHARGES	
ordinaires et permanentes.	extraordinaires et temporaires.
"	201,000
"	6,000
"	118,200

sans absolue nécessité, les baisses des eaux, qui offrent particulièrement des inconvénients sur le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, à cause des irrigations de la Campine. En opérant, en 1861, une baisse des eaux de la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, alors que, dans le courant de la même année, il n'y aura pas de baisse des eaux du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, on dérogera à la règle que l'on a adoptée de faire coïncider le chômage sur les deux canaux. Mais des considérations d'intérêt général commandent cette mesure et elle semble d'autant plus opportune, qu'il faut, de toute nécessité, une baisse des eaux de la 2^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut pour l'élargissement de cette partie du canal. On propose donc d'augmenter de 66,000 francs la somme de 25,000 francs primitivement demandée comme premier crédit pour la reconstruction des ponts tournants de la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Quant à la somme de 8,000 francs formant avec la précédente et celle de 19,200 fr. primitivement demandée à l'art. 17 (nouveau, 13 ancien) du budget, le complément de celle de 118,200 francs qui est maintenant sollicitée, elle a pour objet la construction de perrés en maçonnerie aux ponts suspendus, n° 10 à 13 de la 1^{re} section. Sous ces quatre ponts suspendus, il existe des murs de soutènement en maçonnerie, qui, lorsqu'ils ont été construits, ont été prolongés au moyen des revêtement en fascinage. Mais, par suite de l'inclinaison assez forte que l'on a dû donner aux talus, et de la mobilité du sable, ces revêtements n'ont pu se soutenir convenablement et ils ont été déjà rétablis plusieurs fois. Il paraît indispensable de les remplacer par des perrés en maçonnerie, qui seraient établis sur 10 mètres de longueur, de part et d'autre, en prolongement des murs de soutènement existant déjà sous les ponts. Il semble, d'ailleurs opportun d'effectuer ce travail en même temps que l'on procèdera à la reconstruction des ponts tournants de la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, afin de profiter, pour leur exécution, de la baisse des eaux que nécessitera la reconstruction des dits ponts.

ART. 25 (nouveau, 19 ancien). Escant.	»	9,500
---------------------------------------	---	-------

L'augmentation de 8,000 francs qui est demandée est destinée à l'exécution de travaux secondaires d'amélioration dans la province de Hainaut. Ces travaux, qui doivent spécialement être effectués dans l'intérêt de la consolidation des rives et dans celui du halage, ont été reconnus indispensables.

ART. 26 (nouveau, 22 ancien.) <i>Lys</i>	»	23,600
--	---	--------

On propose d'augmenter de 7,600 francs le crédit primitif de 16,000 francs afin de pourvoir aux frais de construction d'une passerelle de halage en amont des usines d'Harlebeke, dont l'éta-

blissement est indispensable dans l'intérêt de la navigation. Le crédit nécessaire à cet effet, avait été voté au budget de 1860; mais l'exécution du travail a été ajournée, les essais d'adjudication n'ayant point provoqué d'offres acceptables.

ART. 29 (nouveau, 25 ancien.) *Canal de Gand à Terneuzen*

La somme de 400 francs, dont l'allocation primitive est augmentée, est demandée pour l'établissement d'un garde-corps aux abords de l'écluse de Tolhuis. Cet ouvrage est indispensable pour assurer la sécurité de la circulation, qui y sera très-dangereuse après que la ville de Gand aura fait disparaître la palissade qu'elle avait cru nécessaire d'établir autrefois, dans l'intérêt de la perception de ses droits d'octroi.

ART. 31 (nouveau, 27 ancien.) *Dendre*

L'allocation primitive était de 850 fr. Il est demandé 2,000 francs de plus pour des travaux secondaires d'amélioration dans la province de Hainaut. Ces travaux sont particulièrement nécessaires dans l'intérêt de la consolidation des rives et dans celui du halage.

ART. 33 (nouveau.) *Dyle et Demer.*

Depuis la présentation du projet de budget il a été reconnu nécessaire de redresser la courbe que forme la Dyle en amont du pont de Muysen, afin de faciliter l'écoulement des eaux et la navigation, et d'arrêter les empiètements successifs des eaux sur la rive concave, sur laquelle se trouve le chemin de halage, qui sert également de chemin public entre Muysen et Rymenam. Divers autres travaux secondaires, consistant principalement dans l'établissement de poteaux d'amarrage, sont également nécessaires, et pourront être exécutés au moyen de crédit de 9,000 francs.

SECTION IV. — PORTS, CÔTES, ETC.

ART. 40 (nouveau, 35 ancien.) *Côte de Blankenberghe.*

Les 7,000 francs d'augmentation qui sont demandés sont destinés : à niveler la dune ; à construire une rampe raccordant la promenade de la digue avec l'intérieur de la ville de Blankenberghe; et à étendre une couche de terre glaise sur la partie supérieure de la digue, afin d'empêcher le vol du sable.

ART. 41 (nouveau.) *Phares et fanaux.*

Une somme de 10,000 francs est nécessaire pour l'établissement, sur l'ancienne tour à feu à Nieupoort, de l'appareil de l'ancien Phare de 5^e ordre d'Ostende et pour la construction d'une maison pour le gardien de ce feu à Nieupoort. Des fonds avaient été alloués au

CHARGES	
ordinaires et permanentes.	extraordinaires et temporaires.
»	5,000
»	2,850
»	9,000
»	70,000
»	15,100

budget de 1858, pour ce travail; mais celui-ci a été ajourné, les questions que soulevait le projet d'érection d'un nouveau feu à Nieuport, ayant dû être soumises à un nouvel examen. Il a été définitivement reconnu que ce nouveau feu sera des plus utiles et complétera d'une manière heureuse l'éclairage des côtes de la Belgique. Une somme de 5,000 francs est aussi nécessaire pour la démolition du petit fanal à l'Est d'Ostende et pour l'appropriation, dans le soubassement de ce fanal, d'une habitation destinée au 3^e gardien du nouveau phare d'Ostende, ainsi que pour lavoirs, privés, murs de clôture, etc. Enfin il est demandé 100 francs pour l'acquisition et le placement de divers objets secondaires nécessaires au service du nouveau phare d'Ostende.

SECTION VI. — PERSONNEL.

Art. 45 (nouveau, 37 ancien). *Traitements des ingénieurs, etc.*

Des augmentations de traitement, à concurrence de 1,400 francs ont été accordées à cinq ingénieurs des ponts et chaussées, détachés à l'école du génie civil. Conformément aux précédents, cette somme doit être transférée du budget des Travaux Publics à celui de l'Intérieur.

CHARGES	
ordinaires et permanentes.	extraordinaires et temporaires.
583,010	"

Les diverses modifications qui viennent d'être indiquées s'expliquent suffisamment, paraît-il, par l'impossibilité où se trouve le Département des Travaux Publics de prévoir, au commencement d'un exercice, tous les besoins, pendant l'exercice suivant, d'un service tel que celui des travaux hydrauliques. Il est même encore impossible actuellement de garantir que tous les ouvrages à exécuter en 1861, au moyen des ressources budgétaires, sont désignés dans les développements produits à l'appui du projet de budget ainsi que dans ceux qui précèdent : des besoins imprévus, que l'intérêt public ou l'intérêt du service ne permettrait pas de laisser en souffrance, peuvent se manifester après le vote du budget et réclamer une satisfaction immédiate et plus prompte que d'autres besoins auxquels on prévoit dès à présent qu'il y aura lieu de pourvoir. Les travaux indiqués dans les développements fournis à l'appui des projets de budget, en ce qui concerne surtout le service des ponts et chaussées ne sont et ne peuvent être que des prévisions qui ne doivent pas enchaîner la libre action du Département. Sans doute il serait contraire aux principes de comptabilité qui interdisent les transferts, d'attribuer à un service, des fonds qui ont été votés pour un autre service ; mais ce serait méconnaître des intérêts souvent importants, les compromettre même que d'interdire à l'administration d'accorder la priorité à des travaux non prévus aux développements du budget et dont l'urgence est tardivement reconnue, sur des travaux projetés et prévus, mais dont l'exécution peut-être retardée sans inconvénient.

Les Chambres, d'ailleurs, ont admis, au moins implicitement ce système; il est arrivé plusieurs fois, en effet, que des crédits budgétaires ont été affectés à des travaux autres que ceux qui avaient été détaillés dans les développements fournis à l'appui de chaque allocation. De nouveaux fonds ont été demandés plus tard pour les travaux ajournés, et en sollicitant ces nouveaux fonds, le Département des Travaux Publics, a fait connaître aux Chambres que la première allocation avait reçu une autre destination. Les détails qui précèdent mentionnent un cas de ce genre en ce qui concerne la Lys. Cette manière de procéder n'a jamais provoqué d'observation de la part de la législature. Aussi, en les rappelant, mon Département n'a-t-il d'autre dessein que de prévenir, dans l'avenir, des difficultés avec la Cour des comptes qui, depuis quelque temps, semble éprouver des scrupules sur la légalité des imputations de dépenses faites dans ces conditions, après avoir reconnu elle-même, à une autre époque, que les développements fournis à l'appui d'un budget ne sont que de simples renseignements qui ne lient pas l'action ministérielle. (*Voir son Cahier d'observations de 1844 sur le compte définitif de 1840, p. 14.*)

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.

Les amendements proposés au projet de budget de l'exercice 1861, ont pour résultat, en ce qui concerne les crédits compris dans ce chapitre de ramener les prévisions aux chiffres suivants :

	CRÉDITS DEMANDÉS POUR 1861.	CRÉDITS ALLOUÉS POUR 1860.	DIFFÉRENCES POUR 1861.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
CHEMIN DE FER.				
Voies et travaux	5,965,400	4,051,000	"	65,600
Traction et matériel	6,950,450	7,085,000	"	154,550
Transports	5,490,665	5,534,786	135,877	"
Services en général	351,750	546,450	5,500	"
			161,177	220,150
				161,177
Soit une diminution sur les crédits du chemin de fer de fr.				58,975
Postes	2,766,250	2,629,550	136,700	"
Télégraphes	370,000	528,000	42,000	"
Régie.	42,100	42,100	"	"
TOTAUX	17,916,615	17,796,886	178,700	58,975
Soit une augmentation de. fr.			119,727	

On remarquera que l'augmentation porte sur les services des *postes* et de *télégraphes*, tandis que les demandes de crédits pour le *chemin de fer* se résument en une diminution de près de 60,000 francs.

Lorsque l'administration établissait, en mars dernier, les prévisions budgétaires, elle était dominée par la crainte que les événements politiques qui occupaient l'Europe, n'eussent pour conséquence un ralentissement dans la progression des transports et, par suite, un mécompte dans le chiffre des recettes prévues.

Ces considérations seules l'ont déterminée à ne pas signaler à la bienveillante attention des Chambres, la nécessité d'augmenter plus sensiblement les crédits pour le personnel, dans le but d'élever les traitements inférieurs qui sont loin d'être en rapport avec l'importance des services rendus, avec la durée des heures de présence exigée ; car on ne doit pas perdre de vue que le chemin de fer ne chôme jamais ; qu'en moyenne, le service commence à 6 heures du matin pour finir à 11 heures du soir et que sur les lignes du Midi et de l'Est, une partie du personnel est astreinte à un service de nuit.

Il faudra aussi rémunérer, pendant l'exercice prochain, au delà de cent surnuméraires, dont plus de la moitié ont dû être admis par suite de l'augmentation du travail ; il faudra renforcer le personnel dans certaines stations, dès l'ouverture des lignes de la compagnie Hainaut et Flandres ; enfin, il est de l'intérêt de l'administration de compléter le personnel du service des voies et travaux par l'admission de conducteurs honoraires des ponts et chaussées en qualité de sous-chefs de section etc., etc.

Bien que la progression des transports et des recettes se soit développée au delà de toutes les prévisions, le Gouvernement croit néanmoins devoir se borner à signaler aux Chambres les besoins dont l'urgence lui est démontrée et qui ne peuvent être ajournés sans exposer l'administration à ne pouvoir faire face aux nécessités nouvelles et aussi sans se montrer injuste à l'égard d'agents qui font preuve d'abnégation, de zèle et d'un grand dévouement aux devoirs.

Voici dans quelle mesure la progression des transports et des recettes des voyageurs et des marchandises s'est fait sentir en 1859, par rapport en 1856 :

	Voyageurs :	Exercice 1856.	Exercice 1859.	En plus en 1859.
Nombre. . .		5,963,000	7,141,000	1,178,000 = 20 p. %
Recette . . fr.		10,100,000	10,721,000	621,000 = 6 1/4 p. %

Marchandises :

Tonnage . .	2,545,000	3,315,000	770,000 = 30 p. %
Recette . . fr.	13,097,000	15,761,000	2,664,000 = 20 1/4 p. %

On estime que l'augmentation totale des recettes de toute nature, en 1860, par rapport à 1859, s'élèvera à environ 1,800,000 francs. L'évaluation portée au budget des voies et moyens ne prévoyait qu'une augmentation de 1,200,000 francs.

Voies et travaux.

ART. 55 (nouveau, 47 ancien). Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :

Crédit demandé pour 1861	fr.	256,400
— alloué pour 1860		234,000
Augmentation	fr.	22,400

Il n'a été porté aucune augmentation de crédit, au projet de budget de 1861, pour traitement des fonctionnaires et employés de ce service. Cependant, il a été reconnu indispensable, depuis la présentation de ce projet, d'admettre sept surnuméraires pour remplir les attributions de commis, et il faudra allouer à ces agents, en 1861, une rémunération moyenne de 1,000 francs, soit. . . fr. 7,000

En outre, la surveillance et l'entretien des voies et des travaux d'art est exercée, en sous-ordre, par des agents payés sur salaires, et qui n'ont pas l'instruction voulue pour tenir les écritures réglementaires, opérer des nivellements, dresser des projets, etc., etc. L'administration a reconnu la nécessité de remplacer successivement ces agents, qui rentreraient dans les brigades d'ouvriers, par des sous-chefs de section, choisis parmi les anciens élèves de l'école du génie civil, ou tout au moins parmi des candidats réunissant les conditions d'aptitude indispensables. Il faudra immédiatement 8 agents de ce grade, au traitement moyen de 1,600 francs, soit. 13,400

Différence égale fr. 22,400

La sécurité du service des convois, ainsi que l'économie dans les dépenses d'entretien et de renouvellement, dépendent, à un haut degré, de la surveillance plus ou moins intelligente, exercée par le personnel subalterne sur l'état de la voie. C'est un motif de plus pour confier cette surveillance à des agents capables et d'une aptitude éprouvée.

Traction et matériel.

ART. 58 (nouveau, 52 ancien). Salaires des agents payés à la journée.

Le projet de budget déposé le 10 mars dernier, ne comprend pas d'augmentation pour le personnel ouvrier de ce service. On prévoit aujourd'hui que les dépenses de l'année courante dépasseront de 10,000 fr. le crédit de 2,200,000 fr., alloué par la loi du budget et qu'une somme de 2,240,000 francs sera nécessaire pour 1861.

La différence en plus de 40,000 francs par rapport au crédit alloué pour 1860, se justifie comme suit :

1° Somme dont les prévisions de l'année courante seront dépassées fr.	10,000
2° Augmentation de salaires; extension des travaux de rebandage de roues; de remplacement d'essieux et fabrication, au moyen de vieille mitraille, d'environ 500 à 600 essieux, etc., etc fr.	30,000
Différence égale. fr.	40,000

ART. 60 (nouveau, 54 ancien). Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.

Le crédit qui a été pétitionné pour cet objet de dépense est le même que celui alloué pour 1860, soit 1,800,000 francs, dont 1,400,000 pour combustible.

Les résultats constatés jusqu'à ce jour, permettent d'espérer qu'une somme de 1,600,000 francs sera suffisante pour parer aux besoins de l'exercice 1861.

Il y a donc, de ce chef, une réduction de 200,00 francs, à apporter aux prévi-

sions primitives de l'administration et cette réduction porte exclusivement sur le combustible.

Je crois utile d'attirer l'attention des Chambres sur les diminutions considérables qui ont été apportées depuis quelques années sur cet objet de consommation.

Cette dépense s'élevait en 1856, à 1,977,000 francs; pour 1861, elle est estimée à 1,200,000 francs, seulement, malgré l'énorme extension des transports et l'adjonction au réseau de l'État des lignes de Bruxelles à Gand par Alost et de Mons à Manage; malgré l'élévation des prix pour 1861, dont le renchérissement entraînera une dépense d'environ 200,000 francs, pour les 75,000 tonneaux de combustible présumés nécessaires.

Ces résultats remarquables sont dus aux améliorations introduites dans notre matériel de traction et à son bon entretien ainsi qu'à la substitution du charbon aggloméré au charbon cuit ou coke.

Transports.

ART. 63 (nouveau, 57 ancien). Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :

Crédit sollicité pour 1861	fr. 1,102,000
— alloué pour 1860	1,031,400
Augmentation	<u>70,600</u>

ART. 64 (nouveau, 58 ancien). Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres :

Crédit sollicité pour 1861	fr. 1,436,663
— alloué pour 1860	1,381,386
Augmentation	<u>55,277</u>

L'augmentation de 21,200 francs, prévue au projet de budget pour 1861, à l'art. (63 nouveau), est destinée à améliorer la position d'un certain nombre d'agents inférieurs. Elle a été limitée, ainsi que le fait ressortir l'exposé des motifs, au tiers environ de la somme qui serait nécessaire.

Voici la justification des nouvelles augmentations sollicitées :

1° Transformation de haltes en stations. La transformation de haltes en stations a pour but de donner au public l'avantage de pouvoir y expédier et y recevoir des marchandises de tout poids, tant en port perçu qu'en port à recevoir.

Dans les haltes on n'accepte que les expéditions de 500 kilog. et moins et sans affranchissement. C'est une entrave au développement du trafic et une grande gêne pour les établissements industriels et autres que desservent les haltes simples.

On comprend que le service de ces stations croissant en importance en même temps qu'en utilité, il devient impossible de continuer à y préposer un simple garde-halte ou grade-barrière. Elles comportent, en général, un chef de station comptable de 5^e ou de 6^e classe, le garde-halte devant continuer à assurer le service des barrières, excentriques, signaux, etc., etc.

Il a paru opportun d'étendre successivement les mêmes facilités aux haltes sui-

vantes : Gingelom, Malderen, Pont-à-Celles, Erembodeghem (station nouvelle), Marches-lez-Ecaussinnes (station nouvelle), Vieux-Dieu, Boortmeerbeek, Haccht, Wespelaer, Havinnes, Landeghem, Jabbeke, Schendelbeke, Gysegliem, Forêt et Gouy-lez-Piéton.

La dépense qui résultera de cette mesure est évaluée à 22,400 francs, soit en moyenne 1,400 francs, par station.

2° Extension du service. Dans un grand nombre de stations, le personnel a dû être augmenté, par suite du développement du trafic, notamment à Bruxelles (Nord), Bruxelles (Midi), Bruxelles (bureau central), Bruxelles (Allée-Verte), Gand, Ninove, Grammont, Obourg, Gosselies, Marchiennes, Charleroy, Châte-lineau, Farciennes et Namur.

Cette augmentation de personnel comporte 21 agents au traitement moyen de 1,000 francs, soit 21,000 francs.

La dépense en salaires s'est également accrue par la même cause.

Le projet de budget de 1861 y a pourvu par une demande d'augmentation de crédit de 24,277 francs.

3° L'ouverture prochaine du chemin de fer de Hainaut et Flandres et du service mixte aux stations de Saint-Ghislain, Leuze et Gand donnera lieu également à une augmentation de dépense à charge de la dotation du personnel. Cette augmentation sera couverte par une redevance à payer par la compagnie.

On peut, dès à présent, prévoir que ce personnel supplémentaire exigera au *minimum* :

Sur l'allocation pour traitements	fr. 6,000
— pour salaires	12,000

4° Une décision ministérielle a approuvé les conditions générales applicables aux raccordements industriels situés en dehors des stations.

D'après les anciennes conventions, c'étaient les industriels qui payaient directement le personnel. Suivant les conditions nouvelles, ils payeront : au *minimum* 2,000 francs et au *maximum* 5,000 et l'administration prendra à sa charge le personnel et l'entretien de la gare privée.

La redevance étant portée en recette (produits extraordinaires), la dépense résultant de la surveillance de ces raccordements doit, par conséquent être mise à charge du budget des dépenses (Salaires des transports).

Le nombre de raccordements de l'espèce étant de 16 la dépense en salaires peut être évaluée à 19,000 francs.

Voici comment se résument les augmentations demandées :

	Art. 63. Traitements.	Art. 64. Salaires.
1° Haltes à ériger en stations	fr. 22,400	»
2° Extension du service	21,000	»
3° Service mixte aux stations de Saint-Ghislain, Leuze et Gand	6,000	12,000
4° Gares privées	»	19,000
Totaux	fr. 49,400	31,000
(Pour mémoire) Augmentations déjà portées au projet de budget	fr. 24,200	24,277
Totaux	fr. 70,600	55,277

ART. 66 (nouveau, 60 ancien) Camionnage :

Crédit demandé pour 1861	fr. 410,000
— alloué pour 1860.	380,000
Augmentation	fr. 30,000

Le crédit de 390,000 francs demandé au projet de budget ne suffira pas, attendu que la dépense pour 1860, atteindra certainement 400,000 francs. Il ne paraît pas douteux que pour 1861, elle s'élève à 410,000 francs au moins. Du reste, c'est une véritable dépense d'ordre, puisqu'elle correspond à une recette au moins équivalente.

Services en général. (chemins de fer, postes, télégraphes.)**ART. 71 (nouveau, 65 ancien). Traitements de fonctionnaires et employés :**

Crédit demandé pour 1861	fr. 53,930
— alloué pour 1860.	52,630
Augmentation	fr. 3,300

Le projet de budget ne comprenait qu'une augmentation de crédit de 1,300 fr. Depuis, la nécessité a été reconnue de réorganiser le service du matériel et de préposer un fonctionnaire spécial chargé de remplir les fonctions de secrétaire de la commission de réception, et qui aura pour mission, entre autres, de constater les quantités de fournitures livrées à l'administration. Jusqu'ici ces attributions avaient été remplies par le fonctionnaire préposé à la gestion et à la garde du matériel et des fournitures en magasin.

ART. 72 (nouveau; 66 ancien). Salaires des agents payés à la journée :

Il est demandé pour 1861	fr. 53,800
Il a été alloué pour 1860	53,800
Augmentation	fr. 2,000

Cette augmentation est destinée à la brigade d'ouvriers chargés, au magasin central, de la manutention des bois emmagasinés et au comptage des coins en bois, etc. Deux ouvriers ont dû être admis en plus, au salaire moyen de 730 francs, soit 1,460 francs. Le surplus de 540 francs est destiné à élever quelques salaires notoirement insuffisants.

Postes.**ART. 77 (nouveau, 71 ancien). Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :**

Crédit sollicité pour 1861	fr. 824,000
— alloué pour 1860	764,000
Augmentation.	fr. 60,000

L'augmentation prévue au projet de budget n'était que de 28,000 francs ; mais l'expérience a démontré que cette somme serait de tout point insuffisante.

Des besoins nouveaux se sont produits au delà de toute prévision et, pour y faire face, l'administration a été amenée à augmenter le nombre des établissements de poste et à élargir considérablement le cadre des employés.

Il reste beaucoup à faire sous ce double rapport.

Il reste aussi à réviser, dans une certaine mesure, les traitements des percepteurs, distributeurs et commis, car l'administration ne doit pas se borner à améliorer l'organisation de son service, elle doit améliorer, en même temps, la position de ceux qui la servent avec dévouement, sinon, elle s'exposerait à affaiblir les garanties d'ordre et de sécurité, dont elle a besoin à un si haut degré.

La plupart des percepteurs de 6^e classe notamment, se trouvent dans une position d'infériorité, dont il est urgent de les faire sortir, même en relevant, à cet effet, le *minimum* du traitement affecté à cette classe. Les distributeurs ne sont pas mieux traités et ont droit à la même sollicitude.

La somme de 60,000 francs, pétionnée en plus pour l'exercice 1861, serait répartie comme suit :

1 ^o Transformation de distributions en perceptions.	fr. 13,000
2 ^o Création de distributions	17,000
2 ^o Traitement à accorder à des surnuméraires qui auront accompli le temps voulu de stage	20,000
4 ^o Amélioration de la position des agents inférieurs dont le traitement est reconnu insuffisant. Accroissement des frais de déplacements occasionné par l'extension donnée aux cadres	10,000
Somme égale	fr. 60,000

ART. 79 (nouveau, 73 ancien). Transport des dépêches.

Lorsqu'on a établi les évaluations pour le budget de 1861, il restait encore disponible sur le crédit voté pour le transport des dépêches, au budget de l'exercice courant, une somme assez importante, et qui paraissait suffisante pour pourvoir à toutes les nécessités du service en 1860 et 1861. Depuis lors, l'administration a été amenée à donner une grande extension aux services de malle-poste, en vue de rattacher au chemin de fer des localités qui se trouvaient dépourvues de moyens de communication ; il s'ensuit que le crédit de 462,000 francs, alloué pour l'exercice courant, se trouvera à peu près complètement engagé avant la fin de l'année.

Or, comme il est à prévoir que de nouveaux besoins viendront se produire pendant l'année prochaine, il importe de se réserver les ressources nécessaires pour y faire face, l'administration ne pouvant pas s'arrêter dans la voie de progrès, où elle est engagée. Il y a donc lieu de demander une augmentation de 30,000 francs pour le transport des dépêches.

En résumé, le projet de budget pour 1861, tel qu'il est actuellement rectifié, présente, comparativement au budget voté pour 1860, une augmentation de 234,924 francs, résultant des différences suivantes :

	Augmentation.	Diminution.
Administration centrale.	6,000	—
Ponts et chaussées.	113,697	—
Mines. (Transfert.)	—	7,000
Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes. — Régie.	119,727	—
Commission des procédés nouveaux, etc. (Transfert.)	7,000	—
Traitements de disponibilité	—	4,500
	<u>246,424</u>	<u>11,500</u>
Augmentation égale. . . . fr.	<u>234,924</u>	

Je joins à la présente une copie rectifiée du tableau annexé au projet de loi fixant le montant du budget.

Veillez, Monsieur le Président, communiquer les modifications détaillées ci-dessus à la section centrale qui a été chargée de l'examen du budget de mon Département pour l'exercice 1861, avec prière d'amender le chiffre porté dans le projet de loi à la somme de 23,346,912 francs.

Recevez, Monsieur le Président, la nouvelle assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.



(16)

(17)

BUDGET
DU
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

POUR L'EXERCICE 1861.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1861.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
CHAPITRE PREMIER.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
1	Traitement du Ministre.	24,000	"	736,595
2	Id. des fonctionnaires et employés.	549,440	"	
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'administration centrale	35,200	"	
4	Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service	50,985	"	
5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffages, éclairage, menues dépenses	50,000	"	
6	Honoraires des avocats du Département.	30,000	"	
CHAPITRE II.				
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.				
SECTION 1 ^{re} . — PONTS ET CHAUSSÉES.				
7	Entretien ordinaire et amélioration des routes et construc- tion de routes nouvelles.	2,675,957	"	
8	Plantations nouvelles sur les routes	41,000	"	
SECTION 2. — BATIMENTS CIVILS.				
9	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monu- ments appartenant à l'État	430,000	"	80,000
10	Construction d'un bâtiment au Ministère de l'Intérieur. .	"	80,000	
11	Établissement d'une grille de clôture en fer et d'un trottoir à l'Observatoire royal.	"	36,000	
12	Travaux extraordinaires de réparation et d'amélioration à exécuter à l'hôtel du Gouvernement provincial, à Bruges	"	45,000	
SECTION 3. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDRES.				
13	Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploitation des canaux et rivières	776,350	447,650	
TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.				
Bassin de la Meuse.				
14	Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Lim- bourg.	"	204,000	
15	Canal de Liège à Maestricht.	"	6,000	
16	Id. de Maestricht à Bois-le-Duc.	"	48,000	
17	Id. de jonction de la Meuse à l'Escaut.	"	448,200	
A reporter fr.		4,360,402	624,850	736,595

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1861.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Reports. fr.	4,360,402	621,850	736,595
48	Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo.	»	41,500	
49	Id. id. vers Hasselt.	»	56,300	
20	Id. id. vers Turnhout.	»	2,400	
24	Sambre canalisée.	»	30,000	
22	Canal de Charleroi à Bruxelles.	»	26,500	
	<i>Bassin de l'Escaut.</i>			
23	Escaut	»	9,500	
24	Canal de Mons à Condé.	»	44,000	
25	Id. de Pommerœul à Antoing.	»	4,000	
26	Lys.	»	23,600	
27	Canal de Gand à Ostende	»	84,000	
28	Id. de Plasschendaale vers la frontière de France . . .	»	3,500	
29	Id. de Gand à Terneuzen.	»	5,000	
30	Moervaert.	»	400,000	
34	Dendre.	»	2,850	
32	Rupel.	»	40,000	
33	Dyle et Démer.	»	9,000	
	<i>Bassin de l'Yser</i>			
34	Yser	»	40,000	
38	Canal d'Ypres à l'Yser.	»	5,000	
	<i>Plantations.</i>			
36	Plantations nouvelles.	25,000	»	
	<i>Bacs et bateaux de passage.</i>			
37	Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dé- pendances.	32,000	»	
	SECTION 4. — PORTS ET CÔTES.			
38	Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des ports, côtes, phares et fanaux	468,300	200,600	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.			
39	Port d'Ostende.	»	32,000	
40	Côte de Blankenberghe.	»	70,000	
44	Phares et fanaux.	»	45,400	
	A reporter fr.	4,585,402	4,343,400	736,595

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1861.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Reports. fr.	4,585,402	4,343,400	736,595
	SECTION 5. — FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.			
42	Études de projet, frais de levée de plans, achats d'instruments, de cartes et de livres, matériel, impressions, etc., frais d'adjudications	22,000	»	
	SECTION 6. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSEES.			
43	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées frais de bureau et de déplacement.	583,010	»	6,349,164
44	Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, sergens d'eau, garde canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées.	509,937	»	
45	Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement, missions des élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil	42,000	»	
	CHAPITRE III.			
	MINES.			
	SECTION 1 ^{re} . — PERSONNEL DU CONSEIL.			
46	Personnel du conseil des mines. — Traitements.	42,400	»	
47	Id. id. Frais de route.	600	»	
48	Id. id. Matériel	2,000	»	
	SECTION 2. — PERSONNEL DU CORPS.			
49	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, et salaires des expéditionnaires employés par les ingénieurs.	473,350	»	
50	Frais des jurys d'examen, des conseils de perfectionnement, et missions des élèves-ingénieurs de l'école spéciale des mines.	6,000	»	276,050
	SECTION 3. — CAISSES DE PRÉVOYANCE.			
51	Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement.	45,000	»	
	SECTION 4. — IMPRESSIONS, ETC.			
52	Impressions achats de livres, de cartes et d'instruments, publications de documents statistiques, encouragements et subventions, essais et expériences.	7,000	»	
	A reporter fr.	5,988,399	4,343,400	7,331,799

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1864.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Reports. fr.	5,988,399	1,343,400	7,334,799
	CHAPITRE IV.			
	CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE.			
	(Service d'exécution :)			
	SECTION 1^{re}. — VOIES ET TRAVAUX.			
53	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	256,400	"	
54	Salaires des agents payés à la journée.	4,656,000	"	
55	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	4,280,000	400,000	
56	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles objets divers.	673,000	"	
	SECTION 2. — TRACTION ET MATÉRIEL.			
57	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	240,450	"	
58	Salaires des agents payés à la journée.	2,240,000	"	
59	Primes d'économie et de régularité.	70,000	"	
60	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.	4,600,000	"	
61	Entretien, réparation et renouvellement du matériel. . .	2,348,000	352,000	
62	Redevances aux Compagnies	440,000	"	
	SECTION 3. — TRANSPORTS.			
63	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	4,402,000	"	
64	Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres. .	4,436,663	"	
65	Frais d'exploitation.	462,000	"	
66	Camionnage.	440,000	"	
67	Pertes et avaries.	80,000	"	
	SECTION 4. — TÉLÉGRAPHES.			
68	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	252,000	"	
69	Salaires des agents payés à la journée	62,000	"	
70	Entretien.	56,000	"	
	SECTION 5. — SERVICES EN GÉNÉRAL.			
	(Chemins de fer, postes et télégraphes.)			
71	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	55,950	"	
72	Salaires des agents payés à la journée.	55,800	"	
	A reporter fr.	20,404,662	4,795,400	7,334,799

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT demandé pour l'exercice 1861.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Reports. fr.	20,404,662	4,795,400	7,334,799
73	Matériel et fournitures de bureau.	220,000	"	
74	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration (Les crédits portés aux art. 53, 57, 63, 68 et 71, pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)	20,000	"	
	SECTION 6. — RÉGIE.			
75	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	38,600	"	
76	Frais de bureau et de loyer.	3,500	"	47,916,643
	SECTION 7. — POSTES.			
77	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	824,000	"	
78	Id. id. des facteurs et autres agents subalternes	4,176,250	"	
79	Transports des dépêches.	492,000	"	
80	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie.	274,000	"	
	CHAPITRE V.			
	SECTION 1 ^{re} . — COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.			
84	Frais de route et de séjour.	600	"	
82	Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.	4,400	"	
	SECTION 2. — COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.			7,000
83	Frais de route et de séjour.	4,400	"	
84	Publication du recueil, frais de bureau, etc.	3,900	"	
	CHAPITRE VI.			
85	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité.	"	59,500	59,500
	CHAPITRE VII.			
86	Pensions.	7,000	"	7,000
	CHAPITRE VIII.			
87	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension.	7,000	"	7,000
	CHAPITRE IX.			
88	Dépenses imprévues non libellées au budget.	48,000	"	48,000
	TOTAL DU BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, fr.	23,492,012	4,854,900	25,346,912