

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 DÉCEMBRE 1855

Crédit supplémentaire de fr. 1,983,484-10 au budget du Département
des Travaux Publics ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. **VAN HOOREBEKE.**

MESSIEURS ,

Dans la séance du 20 novembre, M. le Ministre des Travaux Publics a soumis aux Chambres un projet de loi ayant pour objet d'allouer à son Département des crédits à concurrence de fr. 1,983,484-10, destinés au paiement de créances se rapportant à des exercices clos et à couvrir les insuffisances déjà constatées sur l'exercice 1855.

Cette demande de crédits a donné lieu, au sein des diverses sections, à un examen dont les résultats sont consignés ici.

Dans la discussion générale, les 1^{re}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e sections ne présentent point d'observations. La 4^e exprime le regret que le Ministre soit obligé de demander un crédit supplémentaire aussi considérable. Elle demande qu'il y ait plus de vérité dans le projet de budget. Elle demande aussi s'il n'y a pas d'économies à réaliser sur les dépenses du chemin de fer.

Les divers articles du projet de loi ont provoqué des demandes de renseignements et des explications que la section centrale s'est empressée de transmettre au Ministre.

Les 1^{re}, 5^e et 6^e sections demandent des renseignements plus détaillés, au sujet de l'art. 1^{er} de la loi (Dépenses arriérées).

« L'art. 1^{er} du projet de loi, présenté à la Chambre des Représentants, dans sa

(1) Projet de loi, n° 19.

Amendement, n° 26.

(2) La section centrale, présidée par M. ROUSSELLE, était composée de MM. MAGUENAN, DE PERCEVAL, LAMBIN, DE DROUWER DE HOGENDORP, DE MOOR et VAN HOOREBEKE.

» séance du 20 novembre 1853 (n° 19 des *Documents parlementaires*, session
» de 1853-1856), comprend divers chiffres demandés, à titre de crédits supplé-
» mentaires, pour le service des travaux hydrauliques.

» De ces chiffres, quatre avaient déjà été mis à la disposition du Département
» des Travaux Publics par la Législature, à savoir : 1^o la somme de fr. 1,149-50,
» demandée pour le service de la Sambre canalisée ; 2^o la somme de fr. 719-65,
» demandée pour le service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur ;
» 3^o la somme de fr. 2,079-10, demandée pour le service du canal latéral à la
» Meuse, de Liège à Maestricht, et 4^o la somme de fr. 1,277-85, demandée pour
» le service des bacs et bateaux de passage.

» De ces quatre sommes, les trois premières avaient été allouées, à titre de
» crédit, par la loi du 5 juin 1853, et la dernière par la loi du 10 mars 1854, et
» rattachées respectivement aux budgets des exercices 1854 et 1853.

» Il n'a pu être fait emploi des crédits obtenus, par la raison que les deux
» budgets de 1853 et de 1854, auxquels ils avaient été rattachés, se sont trouvés pé-
» rinés avant que les pièces comptables à produire à la Cour des comptes, à l'appui
» des ordonnances de paiement, n'aient pu être complètement régularisées. De
» cette circonstance est née la nécessité de faire des sommes prémentionnées
» l'objet d'une nouvelle demande de crédits qui, à proprement parler, ne doit être
» considérée que comme une mesure de régularisation, puisque lesdites sommes,
» allouées déjà, demeureront disponibles sur les fonds alloués par les lois des
» 10 mars 1854 et 5 juin 1853.

» La somme de fr. 1,149-50, demandée pour le service de la Sambre cana-
» lisée, est destinée à solder des dépens auxquels l'État a été condamné par arrêt
» de la Cour d'appel de Liège, en date du 11 juin 1847, dans une procédure qui
» lui a été intentée à la requête des héritiers d'un riverain de ladite rivière.

» La somme de fr. 719-65, demandée pour le service de la Meuse, dans les
» provinces de Liège et de Namur, est destinée à solder les honoraires et déboursés
» dus à des avoués à raison des soins apportés par eux dans des causes entre l'État
» et divers propriétaires riverains de la Meuse.

» La somme de fr. 2,079-10, demandée pour le service du canal latéral à la
» Meuse, de Liège à Maestricht, est destinée à solder des frais d'expertise relatifs
» à une indemnité réclamée, à charge de l'État, du chef de dommages causés à
» une usine par l'établissement du siphon construit sous le canal, pour le passage
» des eaux du ruisseau le Grand Az.

» La somme de fr. 1,277-85, demandée pour le service des bacs et bateaux de
» passage, est destinée à solder la partie restant à liquider d'une créance résultant
» de la construction d'une maison destinée au service du passage d'eau, établi sur
» l'Ysère, à l'endroit dit : *den Peereboom*.

» La somme de 160 francs, demandée pour le service de la Meuse dans les pro-
» vinces de Liège et de Liège et de Namur, et rattachée à l'exercice 1853, est
» destinée à solder les frais de sondage des passes artificielles établies dans la
» Meuse.

» Le tableau ci-annexé sub litt. A établit que les dépenses faites et les enga-
» gements pris pour le même service, en ce qui concerne l'exercice 1854, dépassent
» le montant du crédit alloué d'une somme de fr. 8,534-03.

» Les trois sommes de 875 francs, de fr. 63-10 et de 560 francs, qui figurent
 » à l'art. 1^{er} du projet de loi dont il s'agit, sont destinées à solder les honoraires
 » d'avocats et des dépens auxquels l'État a été condamné. »

*La 1^{re} et la 5^e section demandent la justification des fonds demandés (art. 47)
 pour le personnel des ponts et chaussées.*

*Elles demandent un détail plus complet du chiffre de 7,000 francs; elles dési-
 rent connaître l'allocation accordée à chaque employé.*

« Ainsi que l'observation en a été faite à la page 4 de l'exposé des motifs du
 » projet de crédit supplémentaire, l'insuffisance de 7,000 francs que présentera
 » l'allocation qui fait l'objet de l'art. 47 du budget de 1855, est le résultat de
 » l'obligation où s'est trouvée l'administration d'employer un plus grand nombre
 » d'agents pour la surveillance des travaux en cours d'exécution.

» L'impulsion qui a été imprimée à ces travaux a également nécessité des dé-
 » placements plus nombreux de la part de plusieurs ingénieurs et conducteurs
 » des ponts et chaussées, et il en est résulté une dépense plus considérable en
 » frais de déplacements extraordinaires.

» Si les sections de la Chambre, qui ont posé la question qui précède, ven-
 » lent bien prendre en considération que l'insuffisance de 7,000 francs se pro-
 » duit sur une allocation totale de fr. 600,209-98, destinée à payer les traite-
 » ments ainsi que les frais de bureau et de déplacements de tous les ingénieurs et
 » conducteurs de l'administration des ponts et chaussées, et que cette allocation
 » a été établie, lors du vote du budget, d'après les besoins ordinaires et réguliers
 » du service, elles comprendront sans peine que le déficit auquel il s'agit de pour-
 » voir était la conséquence inévitable des causes qui viennent d'être indiquées, à
 » moins de réduire le personnel sur certains points, ce qui n'eût pu avoir lieu
 » sans inconvénient sérieux pour la marche du service. Elles comprendront aussi
 » qu'il serait absolument impossible de faire connaître la partie de cette allocation
 » de 7,000 francs accordée à chaque employé, puisqu'elle doit se confondre avec
 » l'allocation générale de fr. 600,209-98, destinée à pourvoir à l'ensemble des
 » dépenses qu'occasionne le service des ingénieurs et conducteurs des ponts et
 » chaussées.

*La 1^{re} section demande quel est le produit net de la poste et si le moment n'est
 pas venu de réduire la taxe au taux uniforme de 10 centimes?*

« D'après les chiffres constatés à la date de ce jour, on peut prévoir que le pro-
 » duit brut de la poste s'élèvera, pour l'exercice 1855, approximativement à
 » 4,200,000 francs, et que la dépense, pour le même exercice, sera d'envi-
 » ron fr. 1,800,000
 » à laquelle somme il y a lieu d'ajouter :

» 1^o La somme qui est nécessaire pour augmentation de facteurs,
 » facteurs-ruraux, commis et percepteurs nouveaux, et pour insuffi-
 » sance de traitements, environ. 220,000
 » 2^o Une somme (pour ordre) égale à la dépense effectuée par le
 » chemin de fer pour le transport des dépêches, de. 540,000

» Dépense totale. fr. 2,560,000

» En effet, l'administration est bien loin de disposer du crédit nécessaire pour
» mettre le service en rapport avec les besoins sans cesse croissants, que l'intro-
» duction de la réforme postale a fait naître depuis six ans, et pouvoir attribuer
» notamment, à ses agents subalternes, des traitements proportionnés aux services
» qu'ils rendent et aux fatigues qu'ils endurent.

» Il résulte de ce qui précède que le produit net, en réalité, ne peut être éva-
» lué qu'à 1,640,000 francs.

» Le moment ne semble donc nullement venu encore où il sera possible de
» songer à l'abaissement de la taxe des lettres de et pour l'intérieur.

» Cette question a été exposée avec d'amples développements dans le rapport
» de la section centrale sur le budget des voies et moyens pour l'exercice 1888. »

*La 1^{re} section désire que l'annulation des timbres-postes insuffisants soit sup-
primée et que l'on se contente de recevoir le supplément.*

« Les timbres appliqués en nombre insuffisant pour en opérer l'affranchisse-
» ment, sur les lettres de et pour l'intérieur, ne sont jamais annulés. Il en est, au
» contraire, toujours tenu compte, et les suppléments seuls de taxes dus, sont
» réclamés des destinataires, mais, ceux-ci payent, en outre, un décime de péna-
» lité, conformément aux dispositions de l'art. 2 de la loi du 22 avril 1849.

» Quant aux timbres-postes appliqués en nombre insuffisant sur les lettres à
» destination de l'étranger, ils sont en effet perdus pour les expéditeurs.

» Cet état de choses ne pourrait être modifié, sans le concours des offices étran-
» gers. Or ceux-ci ne sont guère disposés à entrer dans cette voie, et déjà la
» France, notamment, s'est catégoriquement prononcée dans un sens négatif sur
» ce point »

*La 1^{re} section demande à la section centrale d'examiner s'il n'y aurait pas
lieu de charger les bureaux de poste, moyennant une rétribution de 1 à 2 francs
par an, de l'expédition des journaux.*

« Il ne semble pas possible de réduire en dessous de 1 centime la taxe des
» journaux et ce serait le cas pour ceux paraissant tous les jours, si on la fixait
» à un ou deux francs par an, car telle qu'elle est, la taxe actuelle ne compense
» pas les dépenses auxquelles le service des journaux donne lieu. Or, il serait
» peu rationnel d'exiger que la poste exploitât à perte. »

*La 1^{re} section demande quel est le compte de réparation de six vieilles loco-
motives.*

« On ne peut donner actuellement le compte exact des frais de reconstruction
» des six locomotives 13, 25, 55, 56, 109 et 112; ce travail n'étant pas ter-
» miné.

» En voici toutefois un aperçu :

» Fourniture des objets principaux suivant le détail (1)	fr. 161,400
» Métaux et objets divers pour confection de mécanisme, etc., environ	36,600
» Salaires, à 7.000 francs environ par machine	42,000
» Total	fr. 240,000
» à 40,000 francs environ par machine. »	

La 2^e section demande des détails pour justifier l'allocation de 12,600 francs, pétitionnée pour les dépenses imprévues. Elle demande si les membres du comité consultatif sont rétribués, s'ils ont des jetons de présence, des frais de route ou de séjour, et des cartes de faveur pour circuler sur les chemins de fer de l'État (Art. 91).

« Le comité consultatif a été institué par arrêté royal du 28 octobre 1854, inséré au *Moniteur* du 2-3 novembre, n° 303-307.

» Les membres qui en font partie ne sont pas rétribués. L'arrêté royal du 6 janvier 1855, ci-joint (annexe B), leur alloue des jetons de présence et des frais de route et de séjour.

» Une carte de circulation a été mise à leur disposition; mais, par contre, les déplacements auxquels ils sont astreints, soit pour se rendre aux séances du comité, soit pour visites sur les chemins de fer, ne donnent lieu à aucune indemnité.

» Voici, du reste, le détail des sommes imputées sur l'article, *Dépenses imprévues* :

» a. Comité consultatif des chemins de fer,	
» Jetons de présence	fr. 12,870 »
» Frais de voyage à l'étranger.	8,518 78
» Indemnité au secrétaire	500 »
» b. Dépenses de la commission instituée pour les plantations.	1,000 »
» c. Dépenses d'entretien du canal de Selzaete	2,100 »
A reporter	24,988 78

(1) « Objets pour reconstruction des locomotives n° 13, 25, 55, 56, 109 et 112.

» 6 boîtes à feu.	fr. 31,400
» 6 chaudières	21,300
» 6 essieux coulés	10,000
» 12 essieux de support.	3,120
» 12 billes	2,160
» 12 pompes	3,120
» Ressorts	3,840
» Longerons (12 extérieurs, 6 intérieurs)	14,000
» Roues (12 motrices, 24 de support)	33,240
» 6 paires cylindres.	7,200
» 1,050 tubes.	32,000

» Total. fr. 161,380 »

	Report	24,988 78
» d. Dépenses pour déplacement de chevaux fournis par les		
» maîtres de postes.	4,000 »	
» e. Etat de dépenses d'un avoué.	785 06	
» f. Frais d'autographie.	299 10	
» g. Fournitures et frais divers.	527 06	
	» Total. fr.	30,600 »
» Le crédit alloué au budget est de	18,000 »	
	» Insuffisance de. . . fr.	12,600 »

La 3^e section fait observer que le matériel, roulant du chemin de fer, continue d'être insuffisant et qu'il paraît de plus que la circulation de ce matériel pourrait se faire plus régulièrement, de manière à éviter que les wagons restent inactifs dans les stations. Elle appelle sur ces points l'attention de la section centrale et du Gouvernement et demande, en outre, que celui-ci s'explique sur le chiffre global nécessaire pour mettre une bonne fois le matériel en rapport avec les besoins réels du commerce et de l'industrie.

« Le Gouvernement reconnaît que le matériel est insuffisant pour le trafic actuel et qu'il faudra nécessairement l'augmenter dès que la situation financière le permettra.

» Voici un élément d'appréciation qui a été établi à la suite d'un sérieux examen.

» En mai 1853, le conseil consultatif a émis l'avis suivant (voir pages 37 et 66 des procès-verbaux du conseil):

« La sous-commission estime que d'après les calculs et les études comparatives auxquels elle s'est livrée, et eu égard à la vétusté du matériel actuel, il sera nécessaire, par suite de l'augmentation probable du trafic et de l'ouverture des lignes de Dendre-et-Waes et de Contich à Lierre, de porter, d'ici, à trois ans, le nombre des locomotives à 250.

» Dans cette même séance, la sous-commission a émis, dans les mêmes termes, un avis à l'égard des wagons à marchandises dont le nombre devrait être porté à 6,000.

» Or, le moment est arrivé où ces 250 locomotives et ces 6,000 wagons devaient être mis en service en ne tenant pas compte des besoins nouveaux révélés depuis 1853.

» Or, l'administration ne possède à ce jour que 204 locomotives. Lorsque toutes celles commandées et à commander sur le crédit de 9 millions, seront livrées, l'administration ne possédera encore que 240 machines.

» On estime aujourd'hui qu'il faudrait 257 machines pour assurer convenablement le service en 1856, dont 17 machines qui représenteront avec les tenders une somme de 1,200,000 francs.

» En ce qui concerne les wagons à marchandises, d'après le travail du comité consultatif (situation au 25 mars 1855), il restera à pourvoir (après engagement

» des crédits) aux dépenses pour la construction de 1,230 wagons	
» ordinaires à marchandises, 2,400 fr., soit	2,932,000 »
» Plus 600 wagons pour le service des douanes à fr. 3,000 soit	1,800,000 »
» Et pour 1,000 bâches en toile à fr. 100 soit.	100,000 »
	4.832,000 »

» En outre, le matériel à voyageurs devrait être augmenté par suite de l'ouverture des lignes nouvelles.

- » 20 diligences ;
- » 30 chars-à-bancs ;
- » 30 wagons à voyageurs ;
- » 20 wagons à bagages à frains ;

» Comportant une dépense d'environ fr. 433,000. »

La 5^e section demande qu'il soit justifié au moyen de comptes réguliers de la nécessité de l'allocation de 59,500 francs portée à l'art. 64.

RÉPONSE.	2 ^e QUINZAINE de JANVIER.	1 ^{re} QUINZAINE de FÉVRIER.	2 ^e QUINZAINE de FÉVRIER.	TOTAL.	
1 ^o Enlèvement des neiges. — Salaires d'ouvriers extraordinaires employés au rèvement des neiges :					
Bruxelles à Anvers	5,021 70	751 60	»	5,753 30	
Malines à Landen	1,714 60	702 34	392 03	2,808 99	
Landen à Hasselt et à Ans	2,050 83	361 50	140 »	2,552 97	
Ans à la frontière.	1,249 21	453 43	»	1,704 66	
Malines à Gand	620 13	302 10	»	922 23	
Gand à Ostende.	184 »	421 50	»	605 50	
Gand à la frontière	590 03	397 80	»	787 83	
Mousseron à Jurbise.	978 60	252 »	»	1,230 60	
Bruxelles à Quiévrain.	1,199 46	1,811 46	»	5,010 92	
Braine à Namur.	528 25	1,775 »	»	2,505 25	
			Fr.	19,639 83	
Travail supplémentaire par les ouvriers de l'entretien ordinaire pour le même objet et compris dans les états de quinaines de ce service, évalué à				3,400 »	23,039 83
2 ^o Réparations des dégâts à Malines à la suite d'un ouragan					10,054 25
3 ^o Réparation des dégâts aux tranchées de la Vesdre					10,184 »
4 ^o Peinture de la gare à la station du Nord à Bruxelles					7,763 94
5 ^o Fourniture de pierrailles					5,600 »
6 ^o Réparations à un pont à Anvers.					858 40
7 ^o Fourniture de bois préparé					2,000 »
				TOTAL.	59,482 40

La 5^e section demande que le Gouvernement fournisse l'état de la dépense de 3,000 francs, portée à l'art. 79.

« L'insuffisance provient, en 1853 comme en 1854, de ce que les frais d'inspection des chemins de fer concédés, ont été imputés sur ce crédit.

» Lors de la formation du budget de 1855, on n'avait pas tenu compte de cette circonstance qu'un crédit supplémentaire de 3,500 francs, avait déjà été nécessaire pour 1854. »

Enfin, la 5^e section demande si le matériel et les fournitures de bureau, dont il est question à l'art. 81, sont mis en adjudication publique.

« Toutes les fournitures de bureau, sans exception aucune, ainsi que les impressions sont l'objet d'adjudications publiques. »

La 6^e section demande que le Gouvernement dise quel est l'état du matériel de transport et de traction.

« Ensuite des mesures énergiques prises, et des crédits alloués pour la remise en bon état du matériel de transport (voitures et wagons), ce matériel se trouve aujourd'hui dans un état fort satisfaisant.

» Les locomotives et tenders neufs, fournis pendant le courant de cet exercice, ont permis de s'occuper de la réparation des anciennes machines et tenders que l'on continue à remettre successivement en état de service à l'exception d'un petit nombre dont il ne peut plus être tiré parti. »

La 6^e section désire savoir si le crédit de 560,000 francs (art. 69), pour réparation et renouvellement du matériel, est destiné à se renouveler les années suivantes.

« Oui, on peut considérer cette charge comme normale, si la hausse des prix se maintient.

» Ce crédit a pour causes principales :

» 1^o La hausse des prix de certains articles, tels que le bois, les fers, les roues à rebandager, etc., etc. ;

» 2^o Le développement des transports et de la circulation du matériel, etc. ;

» 3^o L'extension du matériel lui-même ;

» 4^o La nécessité où l'on s'est trouvé d'améliorer le matériel de traction, qui exige de grandes réparations.

» Ces causes d'insuffisance continuent d'exister ; les adjudications et marchés ont continué à donner pour résultat des prix élevés. »

La 6^e section désire savoir s'il y a eu pour le coke plus d'une adjudication et à quelles conditions l'administration a traité, et si l'on continue à faire usage des briquettes.

« Oui, la première adjudication, pour le 1^{er} semestre 1855, a eu lieu le 30 avril 1854, au prix moyen de fr. 27-42 le tonneau.

» La deuxième adjudication a eu lieu le 30 mars 1855, pour les six derniers mois de 1855.

» Cette adjudication n'a pas été approuvée, à cause des prix élevés soumissionnés (le prix moyen était de fr. 33-21).

» Il a été contracté, par marché direct, pour le 3^e trimestre 1855, au prix moyen d'environ 30 francs par tonne.

» Le 22 septembre 1855, l'administration a mis en adjudication publique la fourniture du charbon, coke et briquettes de houille pour l'alimentation des locomotives, pour neuf mois, soit du 1^{er} octobre 1855 au 30 juin 1856.

» D'après les résultats de l'adjudication, les prix moyens sont les suivants :

» 1^o Coke, environ. fr. 29 75 la tonne;
 » 2^o Charbons 18 » le mètre cube;
 » 3^o Briquettes de charbon 22 45 la tonne.

» Ci-joint le détail.

» On continuera à faire usage des briquettes de houille, dans la proportion moitié coke et moitié briquettes, mais seulement pour l'alimentation des locomotives attelées aux convois de marchandises. »

» *Tableau indiquant les soumissions déposées à l'adjudication du 22 septembre 1855 et qui ont été approuvées pour coke, charbon pour coke et briquettes de charbon.*

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS DES ENTREPRENEURS	DOMICILE DES entrepreneurs.	LIEUX DE fournitures	QUANTITÉS soumissionnées par semaine.		PRIX PAR tonneau.	Observations.
				MINIMUM.	MAXIMUM.		

Coke.

(Adjudication approuvée par arrêté du 6 octobre 1855, n° 20301. — Cahier des charges n° 105.)

1	Dallemagne, Jos. Guill.	Grâce-Berleur.	Ans . . .	80 tonn.	120 tonn.	30 50	L'administration devra mettre à la disposition de l'entrepreneur huit jours d'Ans, demandés.
2	Dechesne, Edmond. . .	Saint-Gilles. .	Id. . . .	35 —	52 —	30 50	
3	Dehaquin père et fils et Duprez.	Marcinelle. . .	Charleroy.	75 —	75 —	29 »	L'administration devra mettre à la disposition de l'entrepreneur quatre jours d'Ans, demandés. Jusqu'au 31 décembre 1855
4	De Potter.	Molenbeck-St-Jean	Manège . .	150 —	200 —	30 20	
5	Moraux, Jean-Baptiste.	Id.		126 —	189 —	30 80	Jusqu'au 31 décembre 1855 A partir du 1 ^{er} janvier 1856.
6	Coppée, Evence. . . .	Haine - Saint-Pierre.		66 —	100 —	30 80	
7	Delaroche, Alphonse. .	Str.-py - Braequegnies.		70 —	105 —	29 95	
				210 —	225 —	30 80	
				30 —	40 —		

Charbon pour coke.

(Adjudication approuvée par arrêté du 6 octobre 1855, n° 20304. — Cahier des charges, n° 106.)

1	Van Hassel et Vanduyck.	Jemmapes. . .	St-Ghislain p ^r transport à Jemmapes	240 m ³	360 m ³	Environ 23-21 la tonn. de coke 18-00 le m ³ de charbon.	Fabrication par l'État.
---	-------------------------	---------------	---	--------------------	--------------------	---	-------------------------

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS DES ENTREPRENEURS.	DOMICILE DES entrepreneurs.	LIEUX DE fourniture.	QUANTITÉS soumissionnées par semaine.		PRIX PAR tonneau.	<i>Observations.</i>
				MINIMUM.	MAXIMUM.		

Briquettes de charbon.

(Adjudication approuvée par arrêté du 6 octobre 1855, n° 20505. — Cahier des charges, n° 105.)

1	Dehaynin,	Montigny-sur-Sambre.	Charleroy.	120 tonn.	120 tonn.	22 50	{ Pendant le mois d'octobre 1855 A partir du 1 ^{er} novembre 1855.
				300 —	400 —		
2	Van Setter et C ^e	Ixelles.	Gosselies.	70 —	100 —	22 25	

Coke.

(Soumissions approuvées par arrêté du 29 octobre 1855, n° 21815. — Cahier des charges, n° 105. — Pour compléter les quantités nécessaires sur la ligne de l'Est.)

1	Neuville	Flémalle-Grand.	Liège . .	53 tonn.	80 tonn.	31 »	{ Jusqu'au 30 novembre 1855. A partir du 1 ^{er} décembre 1855.
				66 —	100 —		
2	Antoine.	Gemeppr.	Id. . . .	80 —	120 —	31 »	

La 6^e section, à l'occasion de l'art. 94 (dépenses imprévues), désire savoir si le Gouvernement se propose de donner suite au projet de réorganisation de service dont le comité consultatif a été chargé.

» Le comité consultatif a remis au Gouvernement un projet de réorganisation
 » de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. Ce projet comporte
 » des développements nombreux et des mesures d'exécution importantes, qui
 » font, en ce moment, de la part du comité et du Département des Travaux Pu-
 » blics, l'objet d'études assidues. »

En ce qui concerne les sommes proposées par le Gouvernement, et qui ont pour objet soit de solder des créances arriérées, soit de pourvoir aux insuffisances déjà constatées sur le budget de 1855, la section centrale s'est bornée à constater la réalité des causes qui ont amené ces insuffisances. Dans la fixation du budget pour l'exercice 1855, le Gouvernement avait fait une large part à l'imprévu et aux éventualités de l'avenir; dans la mesure du possible, il avait tenu compte de la progression du trafic, du haut prix des matières premières, du combustible et de la main-d'œuvre. Le budget pour 1855 avait été primitivement présenté au chiffre de fr. 19,173,505-68. Le budget, rectifié, fut voté à la somme de fr. 20,502,640-68, c'est-à-dire qu'il présentait, par rapport au budget de 1854, une augmentation de fr. 2,491,163-33, correspondant à l'importance des crédits supplémentaires, dont l'exercice 1854 se trouvait grevé, et malgré cette révision, si variables sont les dépenses des services afférents à une aussi vaste entreprise, que, lors de la présentation du projet de loi du 15 avril 1855, le Gouvernement crut devoir déclarer que, dès cette époque, on ne pouvait considérer comme définitifs les crédits alloués par le budget de 1855.

La seule question que la section centrale ait cru devoir agiter à l'occasion du

projet de loi, dont elle s'est trouvée saisie, se rapporte à l'institution de la commission, établie par arrêté royal du 29 mars 1853 et du comité consultatif institué auprès du même Département des Travaux Publics, par arrêté royal en date du 28 octobre 1854.

Un membre entre, à cet égard, dans quelques explications pour établir l'origine de ces comités et les résultats qui ont suivi leur création. La commission permanente, instituée par arrêté du 29 mars 1853, se livra à une investigation minutieuse des besoins de notre railway national, des moyens d'accroître son revenu et des éléments qui constituent l'ensemble des frais d'exploitation. Comme le disait le président du conseil, M. le Ministre des Travaux Publics, dans la séance d'installation du 12 avril 1853, le concours du conseil, pour être efficace et se maintenir dans les limites constitutionnelles, devait laisser entièrement libres l'initiative et la responsabilité du chef du Département. « La marche de l'administration doit rester subordonnée à son autorité et à son impulsion. La commission consultative éclairera le Ministre. Elle ne doit peser, en aucune façon, sur ses décisions. »

Les résultats de cette première enquête, activement poursuivie, furent favorables au développement de la prospérité de notre chemin de fer.

L'organisation des convois *express*, due à l'initiative de la commission facilita l'extension des relations à l'intérieur et accrut les recettes du tarif des voyageurs.

Les modifications introduites dans le tarif pour le transport des marchandises remédièrent aux imperfections les mieux reconnues de notre tarification, et procurèrent de ce chef au Trésor une augmentation d'un million dans les recettes.

La commission consultative reconnut également l'indispensable nécessité de pourvoir au plus tôt aux dépenses à faire pour le parachèvement des chemins de fer de l'État. Elle évaluait à environ 25,500,000 francs, l'ensemble des crédits nécessaires pour constructions nouvelles, doubles voies, etc. Grâce à son utile concours, un premier crédit de 9,000,000 de francs, fut mis à la disposition du Département des Travaux Publics. Ce ne fut pas là un des moindres services que le Gouvernement et le pays retirèrent de l'institution.

En terminant sa mission, la commission consultative avait exprimé le vœu que, dans l'organisation future, un conseil supérieur permanent fut institué auprès de l'administration. Ce vœu fut reproduit par les diverses sections et la section centrale, à l'occasion du projet de crédit de 9,000,000 de francs. Néanmoins, il faut le reconnaître, cette idée souleva, au sein de la Chambre, des scrupules et des critiques dont le Gouvernement tint compte dans l'arrêté du 28 octobre 1854, instituant un comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes. La commission n'était plus exclusivement parlementaire, ses attributions étaient définies dans l'art. 2, § 2, ainsi conçu : « Le Ministre lui soumettra les questions qui concernent les améliorations et les économies à introduire dans les diverses branches de l'exploitation, au point de vue des intérêts du public et de ceux du Trésor. » L'arrêté ne s'expliquait point sur le caractère de permanence que la commission consultative entendait attribuer au conseil supérieur, et afin de ne point enchaîner l'avenir, afin de laisser au pouvoir et aux Chambres une action plus large, le Ministre, dans le budget pour 1855, se réserva de prélever sur les dépenses imprévues les frais résultant de l'institution du comité consultatif.

C'est à cette dernière circonstance qu'est due l'insuffisance sur l'art. 91, signalée dans le projet de loi en discussion et sur laquelle plusieurs sections ont demandé des explications. L'une d'elles a même chargé son rapporteur de provoquer l'examen de la section centrale sur le point de savoir si la rétribution allouée, comme jetons de présence, aux membres de la commission, ayant mandat législatif, était en harmonie avec la loi sur les incompatibilités. La section centrale, à l'unanimité, moins une abstention, a pensé que l'arrêté du 6 janvier 1853 (annexe B), laissait, sous ce rapport, complètement intacts le texte et l'esprit de la loi invoquée. Il ne s'agit point ici d'un traitement fixe, d'une fonction salariée. De nombreux précédents justifient, d'ailleurs, l'interprétation que la loi a reçue sous ce rapport.

Pour l'avenir de l'institution, le Gouvernement conserve avec sa complète responsabilité, une liberté entière d'appréciation. Une organisation nouvelle des services ressortissant à l'administration des chemins de fer est annoncée. Si le Gouvernement croit devoir donner suite aux vœux exprimés, s'il se résout à conserver une institution qui a rendu des services réels et durables, il peut le faire, sans que le contrôle législatif en reçoive la moindre atteinte, puisque, dans ce cas, l'institution d'un conseil supérieur figurerait désormais dans le budget des chemins de fer, à l'égal du conseil supérieur d'agriculture, dont la position et les attributions sont légalement et annuellement reconnues par le vote du budget de l'Intérieur.

A la suite de ces considérations, la section centrale adopte successivement les divers articles du projet de loi, y compris l'art. 2 (chap. VII, art. 91), qui est admis par cinq voix. Deux membres s'abstiennent. L'ensemble est voté par six voix et une abstention.

Dans le cours de l'examen en section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a adressé à M. le Président de la Chambre la dépêche suivante :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Je viens de recevoir des expéditions de deux jugements du tribunal de
» Courtrai, aux termes desquels l'État est tenu de consigner au bureau des hypo-
» thèques, établi en cette ville, la somme de fr. 4,701-73, du chef de l'expro-
» priation de terrains empris pour la reconstruction du pont dit *Hoogbrugge*,
» situé sur la Lys, à Harlebeke.

» L'allocation qui fait l'objet de l'art. 19 du budget de mon Département, pour
» l'exercice 1853, eût dû recevoir l'imputation de cette somme, mais elle présente
» déjà une insuffisance de fr. 6,037-47, pour laquelle un crédit est demandé au
» projet de loi n° 19, déposé à la séance de la Chambre des Représentants du
» 20 novembre dernier; de sorte qu'une augmentation de ce crédit est nécessaire
» pour mettre mon Département à même de pourvoir à l'exécution des jugements
» précités.

» J'ai, en conséquence, l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de
» vouloir bien faire porter à la somme de fr. 10,788-42 (dans laquelle seraient
» compris fr. 49-20. formant le quart des dépens mis à la charge de l'État) le
» crédit demandé pour la Lys à l'art. 2 du projet de loi susmentionné.

» Les diverses sections de la Chambre ayant terminé l'examen de ce projet,

» vous jugerez, sans doute, comme moi, Monsieur le Président, qu'il y a lieu de
» transmettre directement cet amendement à la section centrale qui ne fait que
» commencer ses travaux.

» Veuillez, je vous prie, Monsieur le Président, agréer la nouvelle expression
» de ma haute considération. »

La section centrale, en vertu de cette dépêche, croit devoir proposer à la
Chambre de porter à la somme de fr. 10,788-42 l'allocation qui fait l'objet de
l'art. 19.

A l'art. 2 du projet, sur la proposition du Ministre, consignée dans la dépêche
adressée à la Chambre (séance du 27 novembre), une disposition nouvelle, ainsi
conçue, a été votée par la section centrale :

ART. 17. *Canal de Charleroy à Bruxelles.* fr. 8,000

Le Rapporteur,
VAN HOOREBEKE.

Le Président,
CH. ROUSSELLE.



ANNEXES.

ANNEXE A.

*Situation du service de la Meuse, dans les provinces de Liège et de Namur,
pour l'exercice 1854.*

Travaux ayant pour objet l'amélioration de la partie de la Meuse, située dans la province de Liège fr.	16,800	»
Travaux de construction de la dernière section de la route, halage d'Hastière-Lavaux à Dinant	56,825	»
Travaux d'établissement d'un nouveau port sur l'emplacement du port actuel des tanneries à Dinant.	8,750	»
Travaux d'entretien du 1 ^{er} lot, dans la province de Liège . . .	1,950	»
— du 2 ^e lot d'entretien ordinaire — . . .	7,000	»
Honoraires.	235	»
Dommages causés par la crue subite des eaux de la Meuse. . .	3,000	»
Travaux des 1 ^{er} et 2 ^e lots d'entretien de la Meuse, dans la province de Namur	14,500	»
Honoraires.	1,459	66
Travaux d'établissement d'une passe navigable à construire dans la Meuse à Visé.	119,000	»
Somme à valoir.	4,500	»
Réparation des murs le long de la Meuse, à partir du quai de Fragnée aux six maisons jusqu'à la fonderie des canons ⁴¹²⁵ / ₂ moitié par la ville de Liège.	2,062	50
Travaux d'entretien et d'amélioration (somme à valoir) . . .	500	»
— imprévus exécutés sur la somme à valoir de diverses entreprises	1,480	51
Remboursement d'une somme payée aux ouvriers chargés d'enlever de la Meuse, au moment de la débacle, une nacelle dont la présence offrait du danger.	6	»
Travaux supplémentaires pour l'établissement de quatre rampes d'abordage (sur la somme à valoir)	239	24
Pour enlèvement de pierres qui gênait la navigation	14	»
Cession de terrains et frais de transcription d'actes de cession de terrains nécessaires à la construction de la route, halage d'Hastières-Lavaux à Dinant	11,260	25
Honoraires.	655	»
Cession de terrain, frais de transcription et honoraires . . .	1,616	87
Total fr.	251,634	05
Allocation	243,106	»
Déficit fr.	8,534	05

ANNEXE B.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,
A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les jetons de présence des membres du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par notre arrêté du 28 octobre 1854, sont fixés à quinze francs par séance.

ART. 2. En cas de déplacements extraordinaires, il leur sera alloué des frais de route et de séjour, d'après les bases fixées pour les secrétaire et directeur généraux, par notre arrêté du 16 mai 1854.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Donné à Lacken, le 6 janvier 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOONEBEKE.
