

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 2 MAI 1848.

---

Crédit de fr. 8,577,390-97 au Département des Travaux Publics (1).

---

### SECOND RAPPORT

*Fait, au nom de la section centrale (2), par M. DE MAN D'ATTENRODE.*

---

MESSIEURS,

La section centrale ayant reconnu que ce crédit était destiné à faire face à des dépenses de deux catégories, a jugé utile, dans l'intérêt de l'examen et de la discussion de cette proposition de loi, de faire, pour chacune d'elles, un rapport distinct.

Le premier a été déposé en séance du 7 avril. Il concerne l'avenir, il traite des travaux et des fournitures à faire pour l'établissement des chemins de fer et pour le service de son exploitation.

J'ai été chargé du soin de rédiger le second; c'est le passé qu'il a pour objet, car les sommes qu'on vous demande sont destinées à des dépenses opérées prématurément pour les mêmes services, dépourvues qu'elles étaient des crédits nécessaires pour les couvrir.

Il ne s'agit donc pas, dans cette circonstance, de donner votre assentiment à des prévisions, il s'agit de sanctionner des faits accomplis irrégulièrement, circonstance faite pour augmenter la gravité de l'exercice de votre prérogative, circon-

---

(1) Projet de loi, n° 174.

Premier rapport, n° 216.

Amendements, n°s 232, 233.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, se compose de MM. LESOINNE, DE BROUCKERE, LANGE, DE MAN D'ATTENRODE, TREMOUROUX et OSY.

stance qui exige l'examen détaillé de quelques actes de l'administration, comme s'il y avait lieu de régler définitivement un compte.

La Chambre a statué concernant la partie la plus considérable du crédit demandé ; il lui reste à se prononcer sur une somme de fr. 2,005,611-58.

Elle se subdivise en autant de chiffres, que d'annexes du projet de loi, dont chacune a une destination différente.

Voici les subdivisions du crédit en discussion :

1° . . . . . fr.	222,341 92
Cette somme représente les dépenses qui ont excédé le crédit d'un million alloué par la loi du 16 août 1846, pour compléter l'établissement des diverses lignes.	
2° . . . . . fr.	678,504 58
Ce chiffre concerne les dépenses qui ont dépassé le crédit destiné à la construction des bâtiments des stations et dépendances fixé en dernier lieu, par la loi du 5 avril 1847, à 1,898,960 fr.	
3° . . . . . fr.	185,424 95
Ce chiffre égale les dépenses faites au delà du crédit de 1,650,200 francs, accordé par la loi du 13 avril 1845 pour l'extension du matériel d'exploitation.	
4° . . . . .	181,573 42
La loi du 5 avril 1847 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit d'un million, destiné à construire des waggons à marchandises.	
Il a été dépassé de semblable somme.	
5° . . . . .	296,700 00
L'administration a passé en décembre 1847 des marchés pour la construction de six locomotives avec tenders sans avoir à sa disposition un crédit pour couvrir cette dépense. La fourniture de ce matériel est terminée.	
6° Cette insuffisance doit encore s'accroître d'après une dépêche du Ministre des Travaux Publics du 2 avril dernier, transmise à la section centrale,	
1° D'une somme de . . . . .	95,270 22
Par suite d'erreurs dans l'indication du montant des marchés renseignés à l'annexe n° 2 du projet de loi ;	
2° D'une somme de . . . . .	<u>347,796 29</u>
Parce que l'administration s'est aperçue qu'en ce qui concerne les travaux des stations (annexe 2), on a omis de porter parmi les sommes à payer 29 marchés approuvés.	
Total de la somme dont les insuffisances s'accroissent. . . . .	<u>441,066 51</u>
De sorte que le crédit nécessaire pour subvenir à des dépenses effectuées par l'administration avant d'avoir obtenu les ressources propres à les couvrir, s'élève à un total de . . . . .	
	2,005,611 58

Le premier rapport a rendu l'analyse des procès-verbaux des sections, il est donc inutile d'y revenir.

La section centrale, frappée de l'élévation des sommes réclamées à plusieurs reprises par le Département des Travaux Publics pour couvrir des engagements et des dépenses opérées en devançant l'assentiment de la Législature et en portant atteinte à sa liberté d'action, a confié à deux de ses membres le soin de s'enquérir, si c'est par des motifs urgents que l'administration a été amenée à dépasser les lois de crédits, et de vérifier si les engagements pris, et les dépenses faites, l'ont au moins été pour des services utiles et d'une manière avantageuse.

En conséquence, divers renseignements ont été demandés à M. le Ministre des Travaux Publics ; les annexes de l'exposé des motifs leur ont servi de base ; le Gouvernement a joint à ses réponses des pièces nombreuses.

Ensuite, chacune des subdivisions du crédit proposé a fait le sujet d'un examen spécial ; en voici le compte-rendu :

*Crédit de fr. 222,344-92 pour couvrir les dépenses qui ont excédé le million complémentaire alloué pour l'achèvement des lignes.* 1<sup>e</sup> subdivision du crédit proposé

Quelques questions ont été posées à ce propos. Les voici avec les réponses de l'administration.

*Question.* Le crédit complémentaire d'un million demandé en 1846, pour achever l'établissement des diverses lignes du chemin de fer de l'État, et accordé par la Législature par suite de la déclaration faite par le Gouvernement « que ces dépenses mettraient fin aux travaux complémentaires, dont il a été usé si largement (voir rapport de la section centrale du 11 août 1846) a été dépassé de fr. 222,344-92.

Cette insuffisance a surtout des cessions, des emprises de terrains, et des frais d'expropriation pour cause.

Des dépenses de l'espèce devaient, semble-t-il, être connues depuis longtemps, car d'après l'art. 41 de la constitution, nul ne peut être privé de la propriété... que moyennant une juste et préalable indemnité.

Qu'est-ce qui a mis obstacle à ce qu'elles fussent rattachées au projet transformé en loi le 16 août 1846 ?

Indiquer pour chaque article concernant les cessions et emprises qui restent à payer :

- 1° La situation et la contenance des terrains ;
- 2° L'époque où l'État en a pris possession.

*Réponse.* Toutes les dépenses, qui forment la somme de fr. 222,344-92, restant à payer étaient faites ou engagées à l'époque de la présentation du projet transformé en loi du 16 août 1846 ; je ne puis donc expliquer comment ces dépenses n'ont pas été comprises dans ce projet, que par cette circonstance que

les pièces de dépenses n'avaient pas encore été adressées à ladite époque pour liquidation au Département, ce qui a pu faire que ces dépenses n'ont pas été comprises dans la demande de crédit faite par mon prédécesseur ; cependant il avait porté comme chiffre éventuel une somme de fr. 247,547-17, somme qui a été reconnue depuis de beaucoup insuffisante.

A cette occasion je dois déclarer à la section centrale que moi-même, malgré tout le soin que j'ai pris, en demandant à tous les chefs de service qui ont été chargés de l'exécution des travaux, à tous les notaires et délégués qui ont concouru à l'acquisition des terrains, enfin aux avocats de l'administration, de me faire connaître toutes les créances qui, à leur connaissance, pourraient rester à solder du chef de l'établissement du chemin de fer, je ne pourrais lui assurer, d'une manière positive, qu'il ne se présentera pas encore plus tard quelques créances arriérées, qui auraient échappé à mes bureaux ou qui ne m'auraient pas été renseignées.

Cette réponse établit clairement que le Ministre des Travaux Publics ignore la situation des engagements contractés par son Département.

Il est donc évident que ce sont des agents d'un ordre inférieur qui ont créé les dépenses, que ce sont même des agents étrangers à l'administration qui ont engagé le trésor public, puisque le chef du Département a cru devoir faire un appel aux notaires, etc., pour qu'ils aient à faire connaître la situation des créances arriérées.

D'ailleurs, les pièces nombreuses que la section centrale a examinées établissent mieux encore la pénible réalité de cette situation, qui révèle une absence d'ordre, un laisser-aller fort reprehensible dans la tenue de cette administration.

En effet, le Département des Travaux Publics, pour satisfaire à la demande de renseignements de la section centrale relativement à la situation, à la contenance des terrains dont le prix reste à payer, et à l'époque où l'État en a pris possession, n'a pu produire qu'un relevé, qui a été dressé d'après les renseignements fournis par les notaires délégués.

De sorte que c'est aux notaires employés par l'administration qu'il a fallu s'adresser pour connaître l'étendue des dettes qu'elle a contractées ; et plusieurs notes comprises dans ce relevé indiquent qu'ils n'ont pas eux-mêmes des notions bien arrêtées sur ce qui reste dû par le Gouvernement.

Voici quelques détails puisés dans ce relevé concernant le prix des emprises et les intérêts dont l'État se trouve grevé à cause des retards mis à les payer.

D'après l'exposé des motifs (voir p. 21), fr. 22,025-71 restent à payer pour une cession de terrain au Val-Benoît près de Liège.

La superficie cédée à l'État, en 1844, se compose de quatre parcelles, faisant ensemble 36 ares 15 centiares.

Le prix en a été fixé, au moyen d'un compromis fait par un notaire, à

fr. 16,499-25, de sorte que l'État a acquis ce terrain à raison de 48 mille francs l'hectare.

Le surplus de la somme demandée est destiné à payer les intérêts depuis le 22 septembre 1841 jusqu'au 30 juin 1848.

Et, le croirait-on, les intéressés refusent cette indemnité et réclament une augmentation de 10.000 francs, se fondant sur ce qu'une clause, insérée dans le compromis par le notaire, n'a pas reçu d'exécution.

Les sommes considérables payées pour intérêts des acquisitions, dont le paiement est ajourné, et le prix quelquefois exorbitant que le trésor acquitte pour des emprises, exigent quelques observations.

La plupart des sommes demandées pour payer des cessions de terrains se trouvent augmentées des intérêts que l'administration accorde aux propriétaires pour les années qui se sont écoulées depuis que l'État en a pris possession.

Il est des terrains cédés depuis 1835 dont le prix n'est pas encore acquitté.

Il est vrai que quelquefois le paiement ne peut s'effectuer immédiatement, parce que le fonds est grevé d'inscriptions qu'il est impossible de lever par suite de procès pendants devant les tribunaux. Cependant un moyen facile existe pour libérer le trésor, et il est du devoir de l'administration d'y avoir recours : c'est de faire verser à la caisse des consignations les sommes dues par l'État aux frais, risques et périls des intéressés.

Mais l'administration est inexcusable lorsqu'elle accumule les intérêts de plusieurs années en ajournant le paiement des emprises, dont la fixation du prix a été acceptée sans avoir eu recours aux voies judiciaires.

En effet, ce système de procéder donne au Gouvernement les moyens d'engager l'avenir à l'insu de la Législature.

La Cour des Comptes, dans son cahier d'observations délibéré en novembre 1847, se plaint de ce qu'elle a eu à liquider des sommes très considérables pour intérêts du chef des retards apportés dans le paiement du prix des terrains acquis pour la construction des chemins de fer, et en indique la cause.

« Outre le prix de vente, déclare-t-elle un nombre considérable de certificats de paiement comportaient des sommes pour intérêts de 3, 4, 5 et même jusqu'à 7 années et plus.

» Cet état de choses peut être attribué :

» 1° A la négligence apportée par certains délégués du Gouvernement d'exiger la production des certificats des charges, et la mainlevée des inscriptions grevant les biens vendus à l'État;

» 2° A une clause insérée dans les actes de ventes ainsi conçue :

« *La présente vente est faite moyennant la somme de . . . . . , qui sera*

*payée au vendeur sur la production d'un certificat du conservateur des hypothèques, constatant que le bien vendu est libre de toute charge et privilège quelconque avec l'intérêt de 5 p. % annuellement. » Or l'intérêt élevé qui est alloué, les garanties que l'État présente, font que le propriétaire, qui ne trouve pas immédiatement un placement avantageux, retarde, si on ne l'y contraint, la production de ce document jusqu'à ce qu'une occasion favorable se soit présentée pour remployer ses fonds; de là des retards et des intérêts considérables. En outre, la Cour croit devoir faire remarquer qu'il est arrivé que des intérêts ont été payés, bien que dans les prix de vente une indemnité, à titre de emploi de fonds, y fût comprise. »*

Maintenant un mot sur le prix élevé des emprises. Les lois des 16 septembre 1807 et 8 mars 1810 stipulent diverses garanties en faveur de l'État, lorsqu'il s'agit de fixer les indemnités à payer aux propriétaires en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les indemnités sont fixées, d'après la loi de 1807, à dire d'experts, dont l'un est désigné par le gouverneur.

Le contrôleur et le directeur des contributions donnent leur avis sur le procès-verbal d'expertise; cette pièce est soumise par le gouverneur à la délibération de la députation provinciale, et ce magistrat a la faculté de faire procéder à une nouvelle expertise.

Toutes ces garanties administratives ont été écartées par le Département des Travaux Publics.

Des experts et des notaires délégués par le Département, c'est-à-dire par les ingénieurs, traitent, sous réserve de l'approbation du Ministre, avec les propriétaires pour les terrains à acquérir, passent avec ces derniers des compromis qui sont soumis aux directeurs des travaux, lesquels, s'ils les jugent acceptables, font dresser des tableaux d'emprises, qui sont soumis au chef du Département; et s'ils reçoivent son approbation, ces tableaux sont renvoyés aux directeurs des travaux, qui en adressent une expédition aux notaires délégués.

Cette manière d'agir a soulevé des réclamations fort vives de la part de la Cour des Comptes (*voir son cahier délibéré en octobre 1842, page 59*); en effet, d'après la forme adoptée, aucun procès-verbal d'expertise ne constate la valeur des terrains à acquérir; de sorte que le Ministre, qui seul a la faculté de conclure les marchés, n'a pas même sous les yeux les renseignements, qui seuls peuvent l'éclairer utilement, et qu'il est obligé d'admettre en général les prix convenus entre les propriétaires, les notaires et les experts: de plus, la garantie si précieuse de l'intervention de l'autorité provinciale, de l'autorité administrative proprement dite, est complètement écartée.

La loi du 17 avril 1835 ayant été faite pour abrégé les formes judiciaires, afin de hâter la mise en possession par l'État, en cas de contestation pour le règlement des indemnités, le Département des Travaux Publics a cru sans doute pouvoir aussi simplifier les formes administratives consacrées par les lois existantes, et pour marcher plus vite, il a cru pouvoir les supprimer.

« Cette façon de procéder, a déclaré la Cour, peut avoir présenté de la promptitude, mais elle ne peut la considérer comme ayant procuré des économies; elle est fondée à l'envisager plutôt comme propre à amener une élévation croissante dans les indemnités. »

*Question.* La section centrale, frappée des frais considérables résultant des honoraires des avocats, avoués, des actes des notaires, et des indemnités des experts, a réclamé la production des mémoires.

*Réponse.* « Je crois devoir faire remarquer, a répondu le Gouvernement en ce qui concerne les honoraires des experts et avoués, que les honoraires sont taxés par le juge et non par le Département, qui ne peut que faire liquider en admettant la taxe du juge. Quant aux honoraires des avocats ils sont fixés par eux en raison de l'importance des affaires auxquelles ils ont donné leurs soins. »

La section centrale a acquis la conviction, qu'un contrôle était impossible à exercer sur le montant des honoraires, qui sont portés en dépense, sans une connaissance approfondie des services qui les motivent.

Les mémoires, qu'elle a eus sous les yeux ne donnent que des renseignements insuffisants.

Elle regrette pour le passé, et elle recommande cette observation pour l'avenir, que l'administration n'ait fait aucune stipulation en faveur du trésor, afin de fixer plus ou moins les rémunérations pour des services déterminés, et prévenir de la sorte des prétentions auxquelles il est difficile ensuite de se soustraire.

Des éclaircissements ont été demandés spécialement sur quelques dépenses portées à l'annexe n° I.

Voici ce qui a été recueilli :

*Prix de barils vides, ciment réfractaire :* somme payée, 1,555 francs (pag 5).

Cette dépense peu importante aurait été passée sous silence, si elle n'avait pas été amenée par une négligence inexcusable qui annonce bien peu de soucis des intérêts publics.

400 barils de ciment romain furent expédiés en 1845 d'Angleterre pour la restauration de la voie souterraine de Cumptich.

L'expéditeur le sieur G . . . , d'Anvers, réclama à diverses reprises le retour des barils vides, l'administration ne tint aucun compte de ses réclamations, et les laissa se détériorer.

L'expéditeur demanda alors le prix de ses barils, la Cour des Comptes, qui eut à viser la demande de paiement, faite en son nom par le Département des Travaux Publics, ne put s'empêcher de faire diverses observations, mais elle a fini par liquider cette dépense.

*11,000 billes pour le pont du Val-Benoît, 6,600 francs (page. 5).*

C'est par erreur, a déclaré le Gouvernement, qu'on a porté 11,000 billes dans

l'exposé des motifs, il ne s'agit que de 1,100 billes en chêne au prix de 6 francs qui ont été fournies en 1839. Cette affaire a été l'objet d'une longue correspondance. Le sieur F . . réclamait 10,320 francs pour 1,730 billes fournies en 1839. Cette dépense a été réduite à 6,600, prix des 1,100 billes, dont la réception a définitivement eu lieu le 14 juin 1847.

Ces billes, en paiement desquelles le sieur F . . a assigné le Gouvernement par exploit, ont été payées en août dernier.

*Construction d'un plancher à la citadelle de Liège. . fr. 2,834 12 (page 5).*

*Idem. . . . . 575 98*

*Idem d'un hangar en maçonnerie à la citadelle d'Anvers. 27,665 65 (page 9).*

Qu'est-ce que ces dépenses ont de commun avec la voix ferrée, a demandé la section centrale?

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« Il a été conclu le 20 mars 1844 une convention avec le génie militaire pour régler les conditions de l'établissement de la station de Mons et de passage du railway à travers les fortifications de cette place.

En compensation des terrains et bâtiments militaires cédés par l'administration de la Guerre à celle des Chemins de fer, le Département des Travaux Publics, en vertu de cette convention, a mis à la disposition de celui de la Guerre une somme de 175,000 francs pour donner à ce dernier les moyens de couvrir les dépenses à faire tant pour l'appropriation de la caserne casematée du bastion de Quesmes et du magasin aux vivres dans le bastion n° 4, que pour les modifications éventuelles à apporter aux ouvrages extérieurs et avoisinant le tracé du chemin de fer.

Cette première convention a été modifiée par une convention additionnelle en date du 25 septembre 1844, en ce sens que la somme de 175,000 francs ou partie de cette somme pouvait être appliquée à la construction de hangars à Anvers, à Audenaerde, etc., destinés à recevoir le matériel à évacuer de l'arsenal de Mons qui devenait la propriété du chemin de fer.

C'est en vertu de ces conventions qu'on a payé les travaux exécutés à la citadelle de Liège. Ces dépenses ont été liquidées par la Cour des Comptes, qui a en sa possession les états de réception des travaux. »

La convention, qui a mis à la disposition du Département de la Guerre une somme de 175,000 francs en échange des constructions, qu'il a cédées à celui des Travaux Publics, constitue un transfert, qui ne pouvait avoir lieu qu'en vertu d'une loi, qui l'autorisait pour un but déterminé.

Le prix de ces bâtiments aurait dû être versé au trésor, et si le Département de la Guerre croyait nécessaire d'en faire usage pour faire des constructions ailleurs, il devait demander un crédit à la Législature.

Le Gouvernement a usé, en cette circonstance, d'un système de compensation

contraire aux principes les plus vulgaires de la comptabilité et de nature à favoriser des dépenses irrégulières.

La section centrale s'étonne que la Cour des Comptes ait sanctionné cette opération par son *visâ*.

*Frais d'impression, somme payée.* . . . . . fr. 9,545 (page 11)

D'après les renseignements qui ont été produits, ces frais sont relatifs à l'impression du compte-rendu de l'exploitation des chemins de fer pour l'exercice 1845.

C'est le prix de l'impression de 1,500 exemplaires, brochure, couvertures, et réimpression de quelques feuilles.

Il est étrange qu'un crédit voté pour achever les lignes décrétées ait été employé à l'impression d'un document, qui concerne l'exploitation, et dont la dépense devait être imputée sur les crédits alloués par le budget annuel.

*Emprises et intérêts, somme payée* . . . . . fr. 52,133 77 (page 13).

Cette somme a été payée pour une emprise de 3 hectares 49 ares 35 centiares de prairies situées près de Tournay; elle comprend des indemnités de toute nature pour perte de fruits, engrais, réemploi, intérêts; deux jugements du tribunal de Tournay sont intervenus.

Le prix de possession date du mois d'avril 1841.

*Frais de route et de séjour d'un ingénieur* . . . . . 481 50

Ces frais résultent de réceptions de rails sur la route de la Vesdre, qui ont nécessité des voyages pendant l'année 1843. Il résulte des pièces du dossier, que le retard apporté dans la liquidation de ces frais provient de ce que le Département ne croyait pas qu'ils dussent être remboursés. Ce n'est que plus tard que le Département consentit enfin à faire liquider ces frais sur les demandes réitérées de la direction des chemins de fer.

Ainsi le Département, c'est-à-dire le Ministre, s'est refusé pendant longtemps à reconnaître la validité de cette créance, ce n'est que sur les instances réitérées de la direction qu'on a fini par céder, il n'y a donc pas de règlements, qui déterminent les circonstances, où il y a lieu d'accorder des indemnités pour frais de route.

*Quatre crédits s'élevant ensemble à.* . . . . . fr. 160,000 (page 19).

D'après l'état qui a été produit, les crédits ont été ouverts au directeur de la régie pour payement arriéré de diverses acquisitions de terrains, et pour des salaires d'ouvriers occupés à des travaux complémentaires des lignes décrétées.

*Divers* . . . . . fr. 56,697 27 (page 22).

Un relevé produit par l'administration indique que cette somme reste à payer

pour des acquisitions de terrains; ce relevé a été dressé sur les renseignements fournis par les notaires délégués.

D'après les réponses des notaires jointes au dossier, le Département des Travaux Publics se trouve dans une telle incertitude quant aux paiements qui restent dus pour les acquisitions faites au nom de l'État, que le Ministre s'est vu obligé de s'adresser, par circulaire du 7 décembre dernier, n° 1991, 2<sup>e</sup> division, aux notaires délégués, afin qu'ils lui fassent connaître, si les parcelles acquises sont entièrement payées, de sorte que ce sont les déclarations de ces officiers publics, qui déterminent les obligations qui sont encore à la charge de l'État.

Quelques notaires ont répondu qu'à leur connaissance l'État ne devait plus rien; d'autres que l'État devait encore des sommes considérables pour des emprises, qui s'échelonnent depuis 1855; d'autres enfin ont émis une réponse dubitative.

Cette situation révèle au Département des Travaux Publics une absence d'ordre, qui a d'autant plus péniblement impressionné la section centrale, que cette administration n'a cessé de disposer depuis bien des années de crédits considérables, dont elle n'a pas jusqu'à ce jour rendu de compte détaillé.

*Le sieur V. . . . ., à Hal . . . . . fr. 6,511 75*

Cette somme représente le premier à-compte d'une fourniture de gravier adjudgée le 4 février 1847; l'entreprise est restée incomplète d'après ce que déclare l'administration.

Par arrêté du 4 février 1847, la fourniture de 45,000 mètres cubes de gravier a été accordée au sieur V. . . . ., moyennant le prix de fr. 1-75 le mètre cube; cette fourniture était destinée à la construction de la double voie et pour l'entretien en 1847 des voies existantes sur la ligne de l'Ouest.

La carrière est située à 5 mètres environ de la voie ferrée; d'après le contrat le gravier doit être déposé en face le long de la voie.

Ce prix paraît d'autant plus exorbitant, que l'État possède à quelques pas plus loin un terrain situé aussi le long de la voie, qui renferme la même veine de gravier, et dont l'exploitation ne coûterait pas 50 centimes le mètre cube.

La section centrale ayant remarqué que l'annexe se terminait par une note, indiquant qu'il existe encore à la charge du Département des prétentions qui s'élèvent ensemble à environ 750,000 francs, et qui font l'objet de procès devant les tribunaux, a demandé quelle est la nature de ces prétentions.

Des états indiquant les noms et la nature des prétentions des demandeurs ont été produits à la section centrale.

Il est pénible de voir que de riches industriels, de grands propriétaires, dont le fonds a triplé de valeur par la construction de la voie ferrée, élèvent des prétentions exorbitantes, soit parce que la construction d'un pont a nui momentanément à un coup d'eau, dont ils ne jouissent que par une concession du Gouvernement, soit parce que le terrain cédé au chemin de fer contient une carrière, qui n'a jamais été ni ouverte ni exploitée antérieurement, etc. C'est ainsi que ces préten-

tions même réduites pourraient encore devenir le sujet de dépenses considérables pour l'État, si elles sont confirmées par des jugements.

La section propose d'allouer la somme demandée.

*Crédit de fr. 678,504-58 demandé pour couvrir les dépenses, qui ont excédé les 1,898,960 francs alloués pour la construction des stations et de leurs dépendances.*

2<sup>e</sup> subdivision.

*Question.* La Législature a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit de 2,898,960 francs, réduit à 1,898,960 francs, par la loi du 5 avril 1847.

Il résulte, tant de l'exposé des motifs de cette demande de crédit que du rapport de la section centrale, qu'il était destiné à la construction des bâtiments nécessaires pour abriter les voyageurs, les marchandises et le matériel d'exploitation.

Quel motif l'administration a-t-elle à alléguer pour justifier la violation de la limite posée par cette loi de crédit ?

Y avait-il urgence ?

Ensuite ce crédit a été alloué pour construire les bâtiments des stations et leurs dépendances.

Comment se fait-il qu'on en ait fait usage pour des dépenses autres que celles qui avaient engagé la Législature à le voter ?

*Réponse.* « La loi du 15 août 1845 a ouvert au Département des Travaux Publics un crédit total de 7,960,000 francs, dont 6,309,800 francs pour travaux au chemin de fer et 1,650,200 francs pour l'exécution du matériel d'exploitation.

» Dans la somme de 6,309,800 francs est compris un crédit de 2,898,960 francs pour *bâtiments et dépendances des stations.*

» En votant ce dernier crédit, les Chambres ont adopté le libellé du Gouvernement; ce libellé devait donc avoir la signification qu'il lui avait attribuée.

» Or, depuis le principe de la construction, l'administration a divisé les dépenses de premier établissement en quatre catégories, comme suit :

*Routes, stations, dépenses générales et matériel des transports.*

» Lorsque le Gouvernement demande des fonds pour l'une de ces catégories de dépenses, il n'entend pas employer ces fonds exclusivement pour l'un des différents objets qui composent cette catégorie de dépense, mais bien pour tous ceux de ces objets qui lui sont nécessaires.

» C'est réparties, comme il vient d'être dit, que sont présentées chaque année les dépenses de premier établissement, dans l'annexe n° 1 du compte-rendu.

» Ainsi, lorsque le Gouvernement demande des fonds pour les stations, c'est pour toutes les espèces de dépenses qui figurent à l'annexe du compte-rendu sous le titre de *Stations*; telles sont : les bâtiments pour les voyageurs, pour

marchandises, pour ateliers, pour machines, etc., les excentriques, rails, évitements, plates-formes, réservoirs, machines, etc.

» En imputant sur le crédit de 2,898,960 francs les dépenses signalées comme ne pouvant être liquidées sur ce crédit, le Département est donc resté dans les termes de la loi qui a alloué la somme, dont il s'agit, pour bâtiments et dépendances des stations.

» Il est vrai que, d'après la note, ce n'est pas avec les termes de la loi que le Département des Travaux Publics se serait mis en contradiction, mais bien avec l'engagement, qu'il aurait pris dans l'exposé des motifs de la loi du 15 avril 1845 et dans le sein de la section centrale de n'exécuter au moyen du crédit demandé que des abris pour les voyageurs, pour les marchandises et pour le matériel.

» Il m'est impossible de connaître les engagements verbaux, qui peuvent avoir été pris par mon prédécesseur vis-à-vis de la section centrale, si ces engagements ne sont relatés dans le rapport de cette section, où je ne les ai pas trouvés.

» Quant à l'exposé des motifs, il est vrai que pour obtenir le crédit demandé le Département des Travaux Publics a signalé la nécessité d'établir immédiatement dans les stations, qui en manquaient, des abris pour les voyageurs, pour les marchandises et pour le matériel, mais il n'aurait pu prendre l'engagement de ne rien faire d'autre sans, par le même fait, décréter l'impossibilité de faire usage de ces constructions. On conçoit en effet que, pour tirer parti des gares, magasins, etc., il est indispensable que ces locaux soient rendus accessibles de l'extérieur par des pavages et de l'intérieur par des voies qui les raccordent avec les voies principales; de là l'imputation de billes, de coins, de rails, de plates-formes, d'excentriques, de pavages, etc., sur les fonds des stations.

» Mais loin d'avoir voulu dissimuler l'intention de faire au moyen du crédit demandé des dépenses de l'espèce sus-indiquée, le Département a au contraire exprimé clairement cette intention dans l'exposé des motifs, en indiquant le détail des sommes demandées pour certaines stations; ainsi on lit à la page 115 de l'exposé des motifs :

» Sous le titre **STATION DE GAND**, les dépenses comprendront :

» 1 <sup>o</sup> La construction de bureaux et dépendances pour les voyageurs, les petites marchandises et bagages, <i>la douane et la poste</i> , évaluée à fr.	284,700
» 2 <sup>o</sup> <i>Les clôtures, murs, grillages, etc.</i> . . . . .	35,000
» 3 <sup>o</sup> <i>Le pavage, les trottoirs, etc.</i> . . . . .	28,000
» 4 <sup>o</sup> <i>Les égouts, rampes, raccordements, etc.</i> . . . . .	10,000
Total. . . fr.	<u>357,720</u>

» A la page 116 sous le titre, **STATION D'ANS** :

» La station d'Ans réclame la construction d'un bâtiment pour la machine à pomper, et d'un atelier pour les travaux de la station.

» A la page 117, **STATION DES BOGARDS A BRUXELLES** :

» *Clôtures, pavage, etc.* , 30,000 francs.

» A la même page, STATION DE CHARLEROY :

» La dépense de ces constructions (magasins et hangars), en y comprenant la *clôture de la station et autres travaux* indispensables est évaluée à 180,000 francs.

» Il est bien établi, je pense, que le Département des Travaux Publics avait demandé le crédit de 2,898,960 francs, non-seulement pour couvrir les dépenses de construction d'abris pour les voyageurs, pour les marchandises et pour le matériel, mais encore pour couvrir les dépenses des constructions qui constituent les dépendances des stations; et que les dépenses qui ont été imputées sur le crédit susmentionné sont bien de la nature de celles qui ont toujours été placées dans la catégorie des dépenses de station.

» Le crédit de 2,898,960 francs réduit par la loi du 5 avril 1847 à 1,898,960 francs a été dépassé non de fr. 678,504-58, mais bien de fr. 1,119,571-09, comme j'ai eu l'honneur d'en informer la section centrale par ma dépêche du 2 avril courant.

» Pour *justifier l'urgence* des travaux qui ont donné lieu à cet excédant de dépenses, je ne pourrais qu'envoyer à la section centrale les nombreux dossiers où se trouve la correspondance, qui a eu lieu entre le Département et la direction à l'occasion de chacun des travaux proposés pour celle-ci; mais pour éviter le déplacement d'archives considérables dont le dépouillement par la section centrale ne pourrait guère se faire utilement sans l'aide d'un fonctionnaire de l'administration, je crois préférable de tenir ces archives à la disposition du délégué que cette section pourrait choisir pour en prendre connaissance dans les bureaux du Département.

» Cependant je crois devoir faire remarquer que l'insuffisance du crédit alloué par la loi du 15 avril 1845 pour les stations avait déjà été signalée par mon prédécesseur à la section centrale de la loi du 5 avril 1847; on peut voir en effet, aux pages 8 et 9 du rapport de cette section, que le Département a signalé comme devant rester encore à faire aux stations, après l'épuisement du crédit alloué par la loi du 15 avril 1845, des dépenses pour environ 5,500,000 francs: on comprendra que, par suite de l'extension toujours croissante du service, on se soit trouvé dans la nécessité de faire exécuter immédiatement des travaux que l'on avait cru pouvoir ajourner.

» Nous allons reprendre, une à une, les dépenses au sujet desquelles des explications sont demandées.

» Ces constructions sont établies dans la station du Haut-Pré dont elles forment une dépendance, elles consistent en bâtiments et machines. La dépense qui en résulte est absolument de la même nature que celle pour bâtiments et machines destinées à pomper l'eau pour l'alimentation des locomotives, et nous avons vu plus haut que, dans l'exposé des motifs de la loi du 15 avril 1845, on avait indiqué des dépenses de cette dernière espèce comme devant être imputées sur le crédit demandé pour les stations.

<sup>1</sup>o Établissement des machines stationnaires aux plans inclinés.

» On n'a considéré jusqu'à présent comme matériel de locomotion que les locomotives et voitures, on n'aurait pu comprendre dans les dépenses de matériel les

bâtimens et machines des plans inclinés sans jeter la confusion dans ces dépenses.

» D'ailleurs, à l'époque où la somme de fr. 168,744-94 a été liquidée, le Département n'avait à sa disposition aucun autre fonds sur lequel cette dépense eût pu être imputée. »

2° Construction de la porte du Rhin, à Anvers.

« Avant la construction de la porte du Rhin, l'embranchement conduisant de la station de Bergerhout à l'intérieur de la ville était à simple voie et pénétrait dans Anvers par une coupure pratiquée dans les ouvrages de fortification.

» Par suite de l'augmentation des transports, il devint nécessaire d'établir la seconde voie sur l'embranchement; mais cette construction ne pouvant avoir lieu sans que l'on élargît la brèche ouverte dans les ouvrages de la place, le génie militaire ne consentit à ce qu'elle fût exécutée qu'à la condition que l'administration des chemins de fer ferait effectuer les travaux qui constituent la porte du Rhin.

» Le détail estimatif de ces travaux est ci-annexé sous le n° 15 et s'élève à la somme de 60,000 francs.

» Cette dépense doit être imputée sur le fonds de station parce que la porte du Rhin est en réalité la porte de la station intérieure d'Anvers.

» Les travaux ont été exécutés en vertu d'une adjudication publique.

5° Billes, coins, excentriques, plates-formes, pavages.

» Ces objets servent à la construction des raccordemens dans les stations qui sont des dépendances des stations, comme il est dit plus haut.

4° Puits artésien. (Station du Nord, à Bruxelles.)

» L'exécution de ce puits se fait à bordereau de prix.

» La dépense avait été évaluée à 15,600 francs dans la supposition qu'on ne creuserait qu'à une profondeur de 60 mètres.

» Le forage a dû être poussé jusqu'à 102 mètres, ce qui a fait monter la dépense à 27.600 francs.

5° Remblai d'excavations sur le glacis de la place d'Anvers.

» Ces travaux ont eu pour objet l'appropriation d'un terrain dans la station intérieure d'Anvers pour le dépôt des bois du commerce destinés à être transportés par le chemin de fer. Ce terrain tient ainsi lieu d'un magasin à marchandises et son appropriation devait par conséquent se faire sur le fonds des stations.

6° Travaux de remblai du fossé entre l'Escaut et la station de Gand.

» Ces travaux ont été nécessités par l'exécution des bâtimens définitifs de la station de Gand.

7° Construction de fours à coke.

» Les fours à coke sont en réalité des ateliers où se fabrique le coke; ils sont placés dans les stations dont ils sont des dépendances.

8° Construction d'un atelier de réparations, à Malines, 100,000 francs.

» Nous avons établi plus haut que le Gouvernement, en demandant le crédit qui a été alloué par la loi du 15 avril 1845, n'avait aucunement pris l'engagement de n'employer ce crédit qu'à la construction d'abris pour les voyageurs et les marchandises, mais qu'il avait au contraire déclaré dans l'exposé des motifs que sur ces fonds seraient imputées les dépenses concernant les dépendances des stations.

» Le devis et cahier des charges de cette construction est ci-annexé sous le n° 14.

» L'entreprise a fait l'objet d'une adjudication publique.

» Dans cette somme de 14,000 francs, la dépense pour papiers à meubler employés pour les nombreux bureaux établis dans les bâtiments de la station du Nord entre pour près de 10,000 francs.

9° Dépenses de luxe, telles que celles concernant des tapis, pendules, papiers à meubler pour la station du Nord, à Bruxelles.

La dépense pour pendules et tapis s'élève donc à environ 4,000 francs.

» Ce crédit a été employé jusqu'à concurrence de fr. 1,687-50 aux paiements de 6 mois d'intérêt de la somme de 75,000 francs, restant due du chef de l'acquisition d'un bâtiment pour le magasin central de Malines. Le restant est encore disponible chez le directeur de la régie pour paiement de menues dépenses.

10° Lignac ; crédit 3,000 francs.

» J'ai donné pendant la discussion du budget de 1848, les explications les plus complètes au sujet du personnel qui était payé précédemment sur les fonds de premier établissement du chemin de fer.

11° Au delà de 200 mille fr. de traitement du personnel, prélevés sur le crédit destiné aux stations.

» J'ai en même temps proposé de porter les traitements de ce personnel au budget annuel. Cette proposition ayant été accueillie, il ne sera plus porté à l'avenir de traitement que sur le budget. »

Deux observations critiques ont été faites à l'administration par la section centrale.

1° La dépense a dépassé notablement la limite posée par le crédit alloué ; l'urgence seule peut excuser ce procédé.

2° L'usage, qui en a été fait, n'est pas entièrement conforme au projet de dépenses exposé par le Gouvernement, exposé qui lui a valu l'adhésion de la Législature.

Le chef du Département répond, quant au premier point :

L'urgence est établie par la correspondance intervenue entre l'administration centrale et la direction.

La section centrale réplique : si l'urgence existait, il eût été convenable de déposer sans délai des projets de loi pour y faire face, et s'il y avait péril dans la demeure, il fallait informer la Législature dès la reprise de ses séances, des dépenses effectuées sans crédits, pour y pourvoir.

An reste, ce qui atténue singulièrement les motifs d'urgence, c'est que grand nombre de travaux décrits dans l'annexe du projet de loi ne sont pas encore exécutés.

Quant à la seconde observation, le Gouvernement croit s'être conformé dans l'application au texte de la loi et aux développements de l'exposé des motifs, destinés à l'interpréter.

Or, voici les passages les plus explicites de cet exposé :

« La plupart des stations sont encore aujourd'hui dépourvues de locaux et

abris indispensables ; et cet état de choses fort incommode pour les voyageurs, est en même temps très contraire aux intérêts du trésor public.

» L'on doit donc reconnaître qu'une station n'est complète, que quand elle offre des abris suffisants pour le service des voyageurs et pour celui des marchandises.

» Les constructions auxquelles sont destinées les allocations demandées, consistent ainsi généralement en gares couvertes ou hangars pour le service des voyageurs et des marchandises, et en bâtiments définitifs destinés à remplacer les constructions provisoires. »

L'annexe n° XIV, pages 115 et 116 décrit station par station les travaux proposés.

C'est ainsi que la station d'Ans réclame, disent les développements, à cause de son affectation exclusive au transport des charbons, l'exécution d'un bureau en maçonnerie, d'un bâtiment pour la machine à pomper et d'un atelier pour les ouvriers chargés des travaux. 35 mille francs sont indispensables pour les constructions.

Les autres travaux proposés consistent en bâtiments destinés à abriter les voyageurs, les marchandises et le matériel ; les clôtures, murs et grillages, les pavages, trottoirs, égouts, rampes et raccordements : mais les développements, si détaillés de l'exposé des motifs, n'ont prévu ni autorisé le paiement des fournitures et des travaux pour l'établissement des machines stationnaires des plans inclinés (solde) fr. 168,744-94.

En effet, la dépense de ces machines, qui sont des locomotives stationnaires, puisqu'elles remplacent les locomotives ordinaires aux plans inclinés, ne pouvait être rangée parmi des prévisions de dépenses concernant la construction des stations à voyageurs et marchandises.

Ces développements n'autorisaient pas une dépense de 60,000 francs pour la construction d'une porte dite *du Rhin*, à la station d'Anvers.

Il n'indiquent pas l'avantage des dépenses pour achats de billes, de coins, d'excentriques, de plates-formes, qui auraient dû être couvertes par le crédit destiné à la construction de la voie.

Le crédit destiné aux stations ne pouvait être employé à construire des fours à coke. Ces fours ne peuvent être considérés comme des dépendances des stations, dont il serait peu prudent de les rapprocher.

Quant aux travaux qui devaient s'exécuter à la station de Malines d'après les engagements pris par le Gouvernement, ils consistaient en une gare couverte pour les voyageurs et les marchandises et un hangar secondaire pour les voitures.

Les motifs de ces travaux étaient d'abord le mouvement immense de voyageurs qui a lieu dans cette station, qui souvent, par de très mauvais temps, cherchent vainement et au péril de leur vie le train qui doit les mener à leur destination, et ensuite le triage et les transbordements des bagages et des petites marchandises, qui doivent s'opérer et se vérifier à la pluie.

Ces constructions étaient fort bien motivées ; mais, au lieu de tenir ses engagements et de se conformer aux intentions de la Législature, l'administration a substitué à ce travail utile l'extension des ateliers, dont l'intérêt public réclame plutôt la réduction. Cette extension a coûté 100,000 francs.

Enfin, ni la Chambre ni la section centrale, en allouant le crédit de 1,898,960 francs pour construire des stations, n'entendaient qu'il serait prélevé au delà de 10 p. % sur ce crédit pour solder les traitements du personnel, et 10,000 francs de papier à meubler pour la station du Nord.

Encore un mot concernant l'emploi partiel de la somme de 5,000 francs (LIGNAC, *crédit*). Ce crédit a été employé, déclare le Gouvernement, à payer 6 mois d'intérêts de la somme qui reste due du chef de l'achat du magasin central à Malines.

D'après cette déclaration, cette acquisition n'est pas encore payée; cependant l'annexe XVI, page 110 de l'Exposé du 10 mars 1844, porte, sous la rubrique des stations traitées définitivement, la note suivante : *Malines. L'acquisition du bâtiment de M. Brouwer, pour servir de magasin central, a été faite sur le fonds du dernier emprunt.*

Messieurs, la section centrale, en vous proposant d'allouer le crédit nécessaire pour solder ces dépenses faites, exprime le regret que l'administration des Travaux Publics ne se conforme pas avec plus de franchise aux règles, qui nous sont assurées par nos lois constitutionnelles pour garantir l'emploi régulier des deniers publics.

D'après ces règles, une dépense ne peut s'effectuer sans une loi de crédit destinée à l'autoriser et à la couvrir; les crédits alloués sont spécialisés d'après la nature des services auxquels ils doivent pourvoir.

Ils ne peuvent être dépassés et aucun transfert ne peut avoir lieu.

Dès que ces garanties disparaissent, la discussion et le vote des prévisions de dépenses deviennent inutiles.

Les fonds spéciaux des emprunts, dont le Département des Travaux Publics s'est habitué à disposer sans limite et sans entraves pendant plusieurs années, a fait contracter à son administration des habitudes inconciliables avec les garanties dont le pays est doté, et qui doivent disparaître dans l'intérêt de ses finances.

*Crédit de fr. 185,424-95, demandé pour subvenir aux dépenses qui ont dépassé les 1,650,000 francs alloués pour construction du matériel d'exploitation du chemin de fer.*

5<sup>e</sup> subdivision.

*Question.* Indiquer les motifs qui seraient de nature à justifier cette violation de la loi du 13 avril 1845.

Y avait-il urgence?

*Réponse.* « L'insuffisance du matériel est assez connue pour qu'il n'existe aucun doute sur l'urgence qu'il y avait d'augmenter ce matériel; les plaintes

générales auxquelles cette insuffisance a donné lieu ne permettent aucun doute à ce sujet.

» Mon prédécesseur a été amené à dépenser le crédit alloué, parce qu'ayant mis en construction une certaine quantité de matériel, il s'est trouvé, pendant la construction, que les dépenses ont dépassé les prévisions. Dans l'alternative de laisser improductive la dépense considérable déjà faite ou de dépenser le crédit alloué, et en présence des réclamations tant du public que de l'administration, mon prédécesseur a cru devoir prendre ce dernier parti en se proposant de demander aux Chambres un crédit complémentaire aussitôt que le crédit alloué serait sur le point d'être épuisé. Sa sortie du Ministère l'a empêché de réaliser ce projet. »

*Question.* Ce crédit a-t-il été employé à l'extension ou au remplacement du matériel hors d'usage ?

*Réponse.* « Ce crédit a été employé à l'extension du matériel.

» Les dépenses pour renouvellement du matériel hors d'usage sont invariablement imputées sur le budget ; en voici la preuve.

» Il a été mis hors d'usage depuis le principe de l'exploitation :

» 1 locomotive, ayant coûté . . . . .	fr. 51,000
» 3 tenders. . . . .	9,252
» 19 diligences . . . . .	125,400
» 49 chars-à-bancs . . . . .	259,700
» 50 waggons couverts à voyageurs . . . . .	190,000
» 124 waggons découverts à voyageurs . . . . .	452,600
» 1 waggon à bagages. . . . .	3,650
» 26 waggons de travaux . . . . .	35,560
» Coût total du matériel démoli . . . . .	<u>fr. 1,106,962</u>

» Il a été alloué pour renouvellement du matériel :

» Au budget de 1846. . . . .	200,000
» Au budget de 1847. . . . .	300,000
» Il est porté au crédit supplémentaire de 1847 . . . . .	472,468
» Valeur des objets provenant du matériel démoli et pouvant encore être employés. . . . .	<u>159,000</u>
» Montant des sommes et valeurs affectées au renouvellement du matériel . . . . .	fr. 1,131,468

*Question.* Les salaires sont portés en dépense pour fr. 615,009-32. Justifier cette dépense considérable.

L'allocation portée au budget annuel pour salaires des ouvriers qui travaillent à l'arsenal de Malines, n'est-elle donc pas suffisante ? Elle s'élève à 528,960 francs, surveillance comprise.

*Réponse.* « Le relevé détaillé de ces salaires, ainsi que les états sont ci-annexés, sous le n° 15.

» Les ouvriers de l'arsenal de Malines sont payés sur trois fonds distincts :

» 1° Ceux travaillant aux réparations et à l'entretien sont payés sur les fonds du budget pour entretien du matériel ;

» 2° Ceux travaillant à la construction des voitures destinées à en remplacer d'autres mises hors d'usage, sur les fonds du budget pour renouvellement du matériel ;

» 3° Ceux travaillant aux voitures construites pour l'extension du matériel, sur les fonds spéciaux affectés à cet objet.

» On a toujours considéré les emprunts successifs pour *la même catégorie d'ouvrage*, comme ne formant qu'un seul et même crédit.

» C'est de ce fait que découlent les irrégularités apparentes dont la section centrale se plaint : ainsi à la date du 13 avril 1845, il restait disponible sur les crédits antérieurs votés pour l'extension du matériel, une somme de . . . . . fr. 241,269 87

» Le crédit voté le 13 avril étant de . . . . . 1,650,000 00

on a compté sur un total de . . . . . fr. 1,891,269 87

qui a été employée aussi bien à l'exécution du matériel en cours d'exécution dont les matériaux se trouvaient en magasin qu'à l'exécution du matériel demandé par la loi du 13 avril 1845, et on a successivement engagé, sur les allocations, toutes les dépenses indiquées à l'annexe n° 3, s'élevant à . . . . . fr. 2,076,694 82

de sorte qu'il reste à payer. . . . . fr. 185,424 95

» Les 615,000 francs de salaires ont été dépensés :

» 1° A la construction des voitures dont les matériaux seuls étaient livrés à la date du 13 avril 1845 et qui consistaient en 9 diligences, 70 chars-à-bancs, 150 waggons à marchandises, 25 voitures à bagages, 11 doubles trains et les voitures modèles ;

» 2° A la construction des voitures livrées en suite du vote de la loi du 13 avril, comprenant 52 diligences, 4 voitures à double train, 50 chars-à-bancs, 300 waggons à marchandises ;

» 3° A la construction et au montage d'une partie des voitures livrées en suite de la loi du 5 avril 1847, dont la somme était insuffisante, l'évaluation ayant été faite pour le *montage seulement*, tandis que des 600 voitures à fournir, 400 ont dû être construites entièrement au moyen des fournitures adjudgées. »

La section centrale a vérifié quelques états de quinzaines des salaires des ouvriers employés aux ateliers de Malines.

Voici quel en était le nombre par profession pendant les mois de mars, septembre et décembre 1847.

*Ateliers de constructions.*

<b>PROFESSIONS.</b>	<b>MARS.</b>	<b>SEPTEMBRE.</b>	<b>DÉCEMBRE.</b>	<i>Observations.</i>
Menuisiers et aides . . . . .	132	156	150	
Ajusteurs . . . . .	50	13	19	
Monteurs de roues. . . . .	6	"	"	
Forgerons . . . . .	59	5	8	
Manœuvres , . . . . .	"	8	8	
Scieurs de long . . . . .	5	5	6	
Peintres et aides . . . . .	66	68	85	
Broyeurs et aides. . . . .	11	14	15	
Magasiniers et aides . . . . .	"	5	"	
Garçon de bureau . . . . .	"	1	"	
Veilleurs et aides. . . . .	10	5	10	
Manœuvres . . . . .	"	5	5	
Élève-mécanicien . . . . .	"	1	"	
Garnisseurs . . . . .	25	"	"	
Selliers . . . . .	23	"	"	
Lampistes . . . . .	6	"	"	
Garde frein au convoi royal . . . . .	"	"	1	
Modeleur. . . . .	1	"	"	
Contre-mâîtres. . . . .	"	7	"	

*Ateliers des grosses réparations.*

<b>PROFESSIONS.</b>	MARS.	SEPTEMBRE.	DÉCEMBRE.	<i>Observations.</i>
Forgerons et aides . . . . .	8	27	29	Des ateliers destinés aux réparations sont en outre organisés sur les diverses lignes.
Limeurs . . . . .	19	1	»	
Mouleurs. . . . .	15	»	»	
Fondeurs. . . . .	2	»	»	
Ébarbeurs . . . . .	6	»	»	
Noyauteurs. . . . .	2	»	»	
Fondeurs de cuivre. . . . .	2	»	»	
Tourneurs. . . . .	4	6	6	
Monteurs . . . . .	»	»	»	
Traceurs. . . . .	2	2	2	
Dessinateur . . . . .	1	»	»	
Contre-maître . . . . .	1	»	»	
Manœuvres . . . . .	3	3	3	
Perceurs. . . . .	»	1	1	
Taraudeurs . . . . .	»	1	1	
Ajusteurs . . . . .	»	4	4	
Selliers . . . . .	»	1	1	
Peintres . . . . .	»	1	1	
Menuisiers. . . . .	»	4	4	

4<sup>e</sup> Crédit de fr. 181,573-42 demandé pour couvrir les dépenses qui ont excédé le million alloué pour l'extension du matériel destiné au transport des marchandises.

4<sup>e</sup> subdivision.

*Question.* Indiquer les motifs qui ont déterminé l'administration à ne pas tenir compte de la limite posée à cette dépense, par la loi du 5 avril 1847.

*Réponse.* « Le million dont le Département avait demandé la distraction du fonds alloué pour les stations par la loi du 15 avril, à l'effet de l'affecter

à l'extention du matériel, était destiné à la construction de 400 waggons à marchandises.

» L'administration mit en effet en adjudication publique la fourniture des objets nécessaires pour la construction de 400 waggons.

» Les résultats de l'adjudication furent tels que le coût total des 400 waggons ne devait s'élever qu'à 788,836 francs, et que par conséquent il restait disponible sur le million, une somme de 211,164 francs.

» En présence de l'augmentation considérable qui se fit sentir dans le transport des marchandises dès les premiers mois de 1847, mon prédécesseur crut devoir utiliser le restant disponible du million en mettant en adjudication 200 nouveaux waggons à marchandises.

» Cette nouvelle adjudication porte le montant total de la dépense à fr. 1,181,573 42.

» Pour établir l'impérieuse nécessité qu'il y avait d'augmenter autant que possible le matériel des transports, il suffira de faire remarquer qu'on a transporté en 1847 275,876,000 kilog. de grosses marchandises, de plus qu'en 1846, ce qui constitue une augmentation de plus d'un tiers sur la quantité transportée en 1846. »

*Question.* Les salaires présumés nécessaires pour monter et ajuster les waggons sont évalués fr. 155,942-63. Cette dépense exige une justification, car les salaires des ateliers de Malines figurent au budget ordinaire pour 528,960 francs, surveillance comprise.

*Réponse.* « La réponse à la 3<sup>e</sup> question de l'annexe n° 3, répond également à celle-ci.

» Le relevé des salaires ainsi que les états sont ci-annexés sous le n° 16. »

*Question.* Indiquer combien de locomotives, de diligences, de chars-à-bancs, de waggons ont été livrés au service de l'exploitation au moyen du crédit dépassé de fr. 185,424-95.

*Réponse.* « 52 diligences.

4 voitures à voyageur sur deux trains.

50 chars-à-bancs.

40 waggons fermés à marchandises.

18 id. bétail.

242 id. pour charbon, chaux, etc.

200 bâches en cuir.

6 locomotives avec tenders et divers autres objets de matériel renseignés dans l'annexe n° 3 de l'exposé des motifs. »

*Question.* Énoncer le prix de revient, par locomotive, diligence, char-à-bancs, waggon.

<i>Réponse.</i> « La locomotive avec tender . . . . .	fr. 52,875
Diligence ( avant-dernier modèle ) . . . . .	6,597
Id. ( dernier modèle ) . . . . .	7,500
Id. ( avec plafond en bois ) . . . . .	8,535
Char-à-bancs ( avant-dernier modèle ) . . . . .	5,544
Id. ( dernier modèle ) . . . . .	6,000
Waggon fermé à marchandises . . . . .	2,600
Id. à bétail . . . . .	2,200
Id. pour chaux, etc . . . . .	2,000

Une somme de 296,700 francs est demandée pour solder le prix de six locomotives, qui ont été commandées et livrées sans crédit accordé par la loi. 3<sup>e</sup> subdivision.

La Chambre ayant alloué depuis un nouveau crédit pour dix autres locomotives, a implicitement sanctionné cette dépense.

Mais la section centrale estime que les Ministres doivent s'abstenir de passer des marchés même sous la réserve de l'allocation des fonds.

C'est une manière de faire, qui enlève en partie à la Législature sa liberté d'action, car l'on se résout difficilement à prendre le parti extrême d'un refus de sanction à des faits accomplis.

Cet acte de l'administration est d'autant plus surprenant que la législature siégeait en décembre 1847, à l'époque où ce marché a été conclu; il eût donc été facile de procéder régulièrement.

Une dépêche du Ministre des Travaux Publics du 2 avril, adressée à la section centrale l'a informé que l'insuffisance de . . . . . fr.	678,504 58
résultant de la construction des stations, portée à l'annexe 2, doit être augmentée de . . . . .	441,066 51

6<sup>e</sup> subdivision.

Par suite d'un oubli et d'erreurs, 29 marchés approuvés restent à payer, etc.

Le total de l'insuffisance de l'annexe 2, s'élève donc à . . . .	1,119,571 09
Pour laquelle un crédit est proposé.	

Le Gouvernement n'a pas produit de renseignements à l'appui de cette dernière demande; la section centrale a cru pouvoir l'en dispenser, les détails dans lesquels elle est entrée ont suffisamment éclairé la question.

Messieurs, tel est l'exposé des actes que votre section centrale a examinés et des observations que la plupart des dépenses arriérées lui ont suggérées.

La section centrale, en vous proposant d'allouer la somme demandée par le Gouvernement, compte qu'il prendra des mesures pour que ses agents s'abstiennent à l'avenir d'engager les ressources du trésor public à son insu et sans son autorisation.

Si ce grave abus se renouvelait malgré les avertissements donnés par vos sections centrales, des destitutions en deviendraient la conséquence inévitable.

Ce n'est même que dans un cas de nécessité extrême qu'il peut être admissible, que les crédits soient dépassés par les chefs des Départements, circonstance qui de toute manière les oblige à réclamer un bill d'indemnité dans le délai le plus rapproché.

La voie dans laquelle s'est engagé le Département des Travaux Publics tend à grever l'État d'une manière indéfinie.

Les conséquences de ces procédés frappent tous les yeux, nous en éprouvons les fâcheux effets ; il est indispensable d'y mettre obstacle.

Des actes de cette nature, s'ils se renouvelaient, ne pourraient être sanctionnés dans l'avenir, l'intérêt du pays l'exige.

*Le rapporteur,*

BARON DE MAN D'ATTENRODE.

*Le président,*

N.-J.-A. DELFOSSE.

---

**PROJET DE LOI**  
**FORMULÉ PAR LA SECTION CENTRALE.**

---

 Leopold,

*Roi des Belges, etc.*

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au Département des Travaux  
 Publics un crédit de . . . . . fr. 2,008,611 58

Ce crédit est réparti de la manière sui-  
 vante :

1° Établissement des diverses lignes de chemins de fer décrétées. . . . .	222,341 92
2° Construction des bâtiments des stations et dépendances . . . . .	1,119,571 09
3° Construction de matériel d'exploitation.	183,424 95
4° Construction de waggons à marchan- dises . . . . .	181,573 42
5° Fourniture de six locomotives avec tenders . . . . .	<u>296,700 00</u>
Total égal au crédit demandé. . fr.	<u>2,008,611 58</u>

Ce crédit sera couvert au moyen des fonds qui ont été ou  
 seront mis à la disposition du Gouvernement.

Donné à