

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 1855.

Crédit supplémentaire de fr. 567,468-66 au Département
des Travaux Publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet d'allouer au Département des Travaux Publics des crédits supplémentaires, à concurrence de fr. 567,468-66, destinés à solder des dépenses concernant le service des ponts et chaussées et l'exploitation des chemins de fer, qu'il n'a pas été possible de payer au moyen des allocations votées au budget de l'exercice 1852.

Mais, si diverses allocations ont été insuffisantes, d'autres, par compensation, n'ont pas été entièrement absorbées.

Il reste sans emploi, sur les crédits mis à la disposition du Département des Travaux publics, pour l'exercice 1852, une somme de fr. 214,465-29.

En sorte que l'insuffisance à laquelle il doit être pourvu se réduit, en réalité, à la somme de fr. 353,003-37.

Les crédits supplémentaires qui vous sont demandés se répartissent de la manière suivante :

Ponts et chaussées.

Service des canaux et rivières et des bacs et bateaux de passage.

Service du canal de Gand au sas de Gand.	fr.	3,720	»
» de la Sambre canalisée.		1,728	12
» de l'Escaut		362	81
» du canal latéral à la Meuse.		33,748	44
» du canal de Selzaete		19,745	45
» des bacs et bateaux de passage		1,513	84
A reporter		60,818	66

Report. 60,81 66

Chemins de fer.

Salaires.

Service général. — Direction	800 »
Entretien, surveillance et police de la route.	4,650 »
Locomotion et entretien du matériel.	123,000 »
Transport et perception fr. 184,700	} 194,000 »
Primes pour économie de coke et régularité des convois 9,300	

Travaux et fournitures.

Impressions, papiers, fournitures de bureau, etc..	19,700 »
Entretien et améliorations des routes, stations et dépendances.	90,000 »
Camionage, pertes et avaries, loyers et menues dépenses.	74,500 »
Total	567,468 66

Les explications qui vont suivre permettront d'apprécier les causes des insuffisances constatées ci-dessus, en même temps que la nécessité où se trouve le Gouvernement de demander à la Législature des crédits supplémentaires pour les couvrir.

Ponts et chaussées.

Sauf les allocations complémentaires, demandées pour le canal latéral à la Meuse et pour le canal de Selzaete, toutes les autres sont peu importantes comparativement aux crédits budgétaires qu'elles ont pour objet de compléter.

Ainsi celle de 3,720 francs (canal de Gand au Sas de-Gand), représente environ le dixième de la somme votée au budget; celle de fr. 1,728-12 pour la Sambre canalisée mérite à peine d'être signalée, si l'on songe que le service de ce cours d'eau figure au budget pour une somme de plus de 139,000 francs; celle de fr. 562-81 (Eseaut), n'équivaut pas au soixante-sixième de l'allocation budgétaire; enfin, celle de fr. 1,515-84, demandée pour le service des bacs et bateaux de passage, forme environ le treizième du crédit de 20,000 francs alloué par la loi du budget. La seule indication de ces proportions suffit pour faire ressortir l'insignifiance des insuffisances constatées relativement aux crédits dont la nécessité était prévue, lors du vote du budget de 1852. Elle permet de reconnaître, en même temps, qu'il n'était guère au pouvoir de l'administration d'apprécier plus exactement, lorsque ce budget a été formé, l'étendue des besoins auxquels il aurait fallu satisfaire.

L'allocation de fr 19,745-45, demandée pour le service du canal de Selzaete, n'est pas, à proprement parler, un crédit supplémentaire, puisqu'il n'existe pas de fonds au budget pour ce service. Les dépenses d'entretien de ce cours d'eau ne peuvent faire l'objet d'une allocation votée par la loi du budget; c'est pour cette raison que le Gouvernement doit comprendre la somme précitée dans le présent projet de loi, de même qu'il a dû demander et qu'il a obtenu en dernier lieu, par la loi du 14 avril 1853, un crédit d'égale somme environ pour le même service.

Quant à la somme de fr. 33,748-44 demandée pour le canal latéral à la Meuse, cette insuffisance provient de ce que, à l'époque où le budget de 1852 a été présenté à la Chambre des Représentants, on ne connaissait qu'imparfaitement l'importance du crédit que nécessiterait l'entretien du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais. Ce canal venait à peine d'être livré à l'exploitation; les prévisions de dépenses ne pouvaient donc être établies sur aucune donnée fixe. C'est ainsi que le Gouvernement n'a demandé que 13,000 francs pour le service de ce canal, somme qui a couvert, à peu de chose près, les frais d'entretien de la partie construite sur le territoire belge. L'allocation supplémentaire, qui est sollicitée, est donc indispensable pour payer les frais d'entretien du canal sur la partie néerlandaise.

Chemins de fer.

Avant d'entrer dans les détails des faits qui justifient ces dépenses, je crois devoir faire remarquer tout d'abord que le budget du chemin de fer ayant été identiquement le même en 1851 et 1852 (8,407,415 francs, y compris la régie et les télégraphes), et les crédits supplémentaires pour 1851 s'étant élevés à 555,670 francs (non compris le crédit spécial de 295,000 francs, alloué par la loi du 10 juin 1851, pour réparer les dégâts causés par les inondations), l'augmentation réelle des dépenses n'est, en 1852, que de 150,980 francs, résultat remarquable et qui témoigne des efforts constants de l'administration à restreindre les dépenses au strict nécessaire.

Cette augmentation porte, en grande partie, sur les salaires des transports et de la locomotion, ainsi que sur les dépenses de camionnage, ce qui s'explique par l'accroissement du trafic dont je parlerai dans les développements qui vont suivre.

J'ajouterai que cet accroissement de dépenses, qui ne représente que $1\frac{3}{4}$ p. % environ de la dotation du chemin de fer en 1851, trouve une large compensation dans l'augmentation des produits. On sait, en effet, que les recettes de 1852 se sont élevées à 17 millions de francs de 13,900,000 francs qu'elles avaient été en 1851, soit 1,100,000 francs, ou 7 p. % de plus,

I. SALAIRES.

a. *Service général. — Direction.*

Somme demandée fr. 800

b. *Entretien et police de la route.*

Somme demandée fr. 4,650

Ces augmentations de dépenses sont peu considérables. En ce qui concerne les salaires des ouvriers employés à la direction, l'augmentation est inférieure à celle de 1851; elle s'est élevée, pour ce dernier exercice, à 1,420 francs.

Quant à l'augmentation de 4.650 francs, elle provient de l'admission d'ouvriers

supplémentaires et temporaires en cas d'inondations, de neiges, etc. On conçoit qu'il est difficile de prévoir, à quelques centaines de francs près, quel sera le chiffre d'une dépense aussi incertaine.

c. Locomotion et entretien du matériel.

Somme demandée	fr.	<u>125,000</u>
La dépense totale, en 1852, a été de	fr.	1,554,150
Elle avait été, en 1851, de		<u>1,498,580</u>
Il y a donc eu, en 1852, augmentation de	fr.	55,550

Le développement considérable que les transports ont pris en 1852, justifie cette dépense; car, sans prétendre que les frais de traction et d'entretien du matériel soient rigoureusement proportionnels aux quantités transportées et au parcours des locomotives et des voitures, il est certain cependant que l'accroissement des transports et du mouvement doit infailliblement augmenter ces frais dans une certaine mesure.

Voici des éléments de comparaison à cet égard :

	1851.	1852.	En plus en 1852.
Marchandises (tonneaux)	1,247,830	1,454,920	207,070, ou 17 p. %.
Parcours des locom. (kilom.)	4,699,700	5,192,700	493,000, ou 9 p. %.
Id. des voitures (id.)	52,965,700	59,052,400	6,068,700, ou 11 p. %.
Dépenses en salaires.	1,498,580	1,554,150	55,550, ou 3 p. %.

On voit par ces chiffres que l'augmentation de la main-d'œuvre, employée à la conduite et à l'entretien du matériel, est loin d'atteindre l'accroissement des transports pondéreux et du travail des locomotives et des voitures.

d. Transports.

Somme demandée	fr.	<u>184,700</u>
La dépense totale, en 1852, a été de.	fr.	800,500
Elle avait été, en 1851, de		<u>729,500</u>
En plus en 1852.	fr.	70,800

L'accroissement des transports a dû avoir sur les dépenses du service des stations en général et sur celles de la manutention des marchandises en particulier, une influence très-directe.

Il est sensible, en effet, que plus le trafic en voyageurs et marchandises augmente, plus les manœuvres de matériel et les opérations d'embarquement, de chargement, d'arrimage, de déchargement se multiplient.

Les détails statistiques, donnés ci-dessus à propos des salaires de la locomotion, indiquent dans quelle proportion considérable le mouvement des marchandises s'est accru en 1852.

c. *Primes de régularité et d'économie de coke.*

Somme demandée fr. 9,500

Cette dépense est variable. En 1851, elle s'est élevée à 42,200 francs. En 1852, elle n'a été que de 39,300 francs.

II. TRAVAUX ET FOURNITURES.

f. *Matériel, papiers, impressions, etc.*

Somme demandée fr. 19,700

L'allocation étant de 118,744 francs, la dépense totale, en 1852, a donc été de 138,444 francs. Elle avait été, en 1851, de 170,444 francs, soit 32,000 francs en plus. La diminution des dépenses, en 1852, s'explique par cette circonstance que, en 1851, il avait fallu pourvoir aux frais extraordinaires résultant :

- 1° De la réorganisation de la comptabilité des approvisionnements ;
- 2° De la mise en exploitation des lignes télégraphiques ;
- 3° Des changements introduits dans les tarifs des coupons de voyageurs.

g. *Entretien et améliorations aux routes et stations.*

Somme demandée fr. 90,000

L'insuffisance du crédit, pour l'entretien et l'amélioration des routes et des stations, résulte de plusieurs dépenses extraordinaires et imprévues dont les principales sont les suivantes :

1° A la suite des pluies abondantes, tombées vers la fin de janvier et au commencement de février 1852, le chemin de fer fut inondé sur plusieurs points, notamment entre Braine-le-Comte et Bruxelles. Des dégâts considérables durent être réparés.

La charge extraordinaire et imprévue qui en est résultée pour le crédit de l'entretien s'est élevée à environ 40,000 francs.

2° Les ponts en charpente établis pour le passage du chemin de fer sur les fossés de la place de Mons ont dû être reconstruits plus tôt qu'on ne le prévoyait.

Les évaluations de dépense pour l'exercice 1852, ne comprenant pas ces travaux, il en est résulté une charge extraordinaire qui s'est élevée à 21,000 francs.

3° Il a été exécuté, sur la ligne de Tournay à Jurbise, des travaux que l'on présumait devoir tomber à charge de la compagnie concessionnaire. Ces dépenses, pour lesquelles il n'avait rien été porté au budget de 1852, se sont élevées à 17,171 francs.

4° Le déplacement et l'appropriation de plusieurs bureaux, à la suite de la réorganisation de l'administration, en mars 1852, ont nécessité une dépense imprévue d'environ 6,300 francs.

5° Un subside de 3,000 francs a été alloué à la commune de Molenbeek-Saint-

Jean, pour la construction d'un pont sur la Senne, entre les stations du Nord et de l'Allée-Verte à Bruxelles.

h. Camionage, pertes et avaries et menues dépenses d'exploitation.

Somme demandée.	fr. 74,500
L'allocation du budget étant de.	<u>220,000</u>
La dépense totale, pour 1852, est de.	fr. 294,500
Elle s'était élevée, en 1851, à	<u>267,000</u>
L'augmentation, en 1852, est donc de	fr. 27,500

Cette augmentation résulte, en grande partie, des dépenses de camionage qui ne sont point facultatives pour l'administration. Elle se sont élevées, en 1851, à 203,600 francs, et, en 1852, à 218,600 francs.

Il en est de même des indemnités pour pertes et avaries, qui ont donné lieu, en 1851, à une dépense de 18,000 francs, et, en 1852, à une dépense de 30,000 francs environ. On sait que les dépenses de ce chef ne peuvent pas être rigoureusement prévues, attendu qu'elles sont, de leur nature, essentiellement variables.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au budget du Département des Travaux Publics, des crédits supplémentaires à concurrence de *cinq cent soixante-sept mille quatre cent soixante-huit francs soixante-six centimes* (fr. 567,468-66), destinés à couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations votées par les Chambres législatives pour l'exercice 1852.

Ces crédits sont répartis de la manière suivante et formeront un chapitre VIII additionnel au budget de l'exercice 1853.

§ 1^{er}. — PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 88. Service du canal de Gand au sas de	
Gand	fr. 3,720 00
» 89. Service de la Sambre canalisée . .	1,728 12
» 90. Service de l'Escaut.	362 81
» 91. Service du canal latéral à la Meuse.	33,748 44
» 92. Service des bacs et bateaux de passage	1,315 84

§ 2. — CHEMINS DE FER.

SALAIRES.

ART. 93. Service général. — Direction. . fr.		800 00
» 94. Entretien, surveillance et police de la	route	4,630 00
» 95. Locomotion et entretien du matériel.		123,000 00
» 96.	<i>Litt. A.</i> Transports et perception, fr. 184,700	194,000 00
	<i>Litt. B.</i> Primes pour économie de coke et régularité des convois. 9,300	

TRAVAUX ET FOURNITURES.

» 97. Impressions, papiers, fournitures de bureau, etc.	19,700 00
» 98. Entretien et amélioration des routes, stations et dépendances. . . .	90,000 00
A reporter . .	<u>473,223 21</u>

	Report . . .	473,223 21
ART. 99. Camionage, pertes et avaries, loyers et menues dépenses . . .		74,800 00

§ 3. — DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 100. Service du canal de Selzacte . . .	19,748 48
TOTAL fr.	<u>567,468 66</u>

ART. 2.

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du Trésor.

Donné à Laeken, le 18 novembre 1853.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

*Le ministre d'Etat, gouverneur du Brabant, chargé
temporairement du département des Finances,*

LIEDTS.

