

(A)

(N^o 112.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 JANVIER 1854.

Crédit supplémentaire de fr. 567,468 66 c^t au Département des Travaux publics (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE LIÈGE.

MESSIEURS,

C'est toujours avec une certaine défaveur que le Parlement belge accueille les demandes de crédits supplémentaires. La section centrale, appelée à discuter le projet de loi présenté par le Gouvernement dans votre séance du 22 novembre dernier, l'a donc examiné mûrement, avec soin. Elle a même résolu d'insérer textuellement, dans son rapport, les réponses aux diverses questions qu'elle a posées au Département des Travaux publics.

Elle a cru qu'ayant approuvé le projet de loi, elle devait vous démontrer clairement qu'il avait été impossible d'éviter les dépenses faisant l'objet des crédits demandés; qu'elle vous devait même compte des éléments de sa conviction; éléments qu'elle a cru rencontrer, en partie, dans les renseignements données par M. le Ministre des Travaux publics.

La section centrale n'en doute nullement, le Ministère sera fidèle à la promesse qu'il a faite de n'excéder les crédits portés au Budget que quand il pourra prouver qu'il lui a été impossible d'échapper à une augmentation de dépenses.

Il se montrera sévère envers ceux des employés de l'État qui l'auraient induit en erreur, en lui donnant des renseignements dont l'inexactitude serait due à la négligence ou au défaut de sincérité.

Deux sections ayant demandé s'il n'aurait pas été possible de prévoir les diverses dépenses portées au projet de loi, le Département des Travaux publics a répondu :

(1) Projet de loi, n^o 29.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. MASCART, Ad. ROUSSEL, OSY, DE PERCEVAL, VANDER DONCKT et DE LIÈGE.

« Il est très-difficile d'établir exactement les prévisions d'un Budget tel que celui du Département des Travaux publics, qui renferme une foule de dépenses extrêmement variables.

» Cette difficulté est d'autant plus grande que depuis la mise en vigueur de la loi sur la comptabilité, le Budget doit être présenté au moins dix mois avant l'ouverture de l'exercice.

» Ainsi, le Budget de 1852 a été présenté le 22 février 1851. Il a donc dû être établi dans les premiers jours de janvier. A cette époque, sur quels faits pouvait-on s'appuyer pour prévoir les besoins qui surgiraient en 1852? L'exercice 1851 venait de s'ouvrir, et les dépenses de 1850 n'étaient pas encore et ne pouvaient pas être arrêtées. D'après quelles bases et dans quelle mesure convenait-il d'augmenter ces prévisions? C'est ce qu'il eût été à peu près impossible de décider.

» Mais lorsque des faits se sont produits, lorsque l'expérience a fait reconnaître, notamment pour le chemin de fer, que le Budget était insuffisant, eu égard aux développements des transports, le Gouvernement en a tenu compte dans ses propositions. C'est ainsi que le projet de Budget pour 1854 présente, pour le chemin de fer, une augmentation de plus de 500,000 francs. »

ART. 1^{er}.
1^{er}. *Ponts et chaussées.*

Deux sections ont chargé leurs rapporteurs de demander l'indication détaillée de chacune des dépenses reprises au § 1^{er}. La section centrale a transmis cette demande à M. le Ministre des Travaux publics, qui a répondu :

« Les relevés ci-joints (1), au nombre de cinq, indiquent les engagements pris et les dépenses faites au moyen des crédits alloués au Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, pour le service :

- » 1^o Du canal de Gand au Sas-de-Gand;
- » 2^o De la Sambre canalisée;
- » 3^o De l'Escaut;
- » 4^o Du canal latéral à la Meuse;
- » 5^o Des bacs et bateaux de passage.

» Ces relevés font connaître comment les crédits alloués se sont trouvés insuffisants, et comment le Gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de demander à la Législature les crédits supplémentaires compris dans le § 1^{er} de l'art. 1^{er} du projet de loi présenté dans la séance de la Chambre des Représentants du 22 novembre dernier. »

Un article du premier de ces relevés ainsi libellé : *honoraires soldés à l'avocat du Département des Travaux publics*, a donné lieu aux observations suivantes :

Pourquoi les avocats du Département des Travaux publics n'ont-ils pas un traitement fixe, comme ceux du Département des Finances ?

Les avocats de ce dernier Département ne pourraient-ils pas, moyennant une indemnité plus forte, une juste indemnité, se charger des procès des deux Départements ?

N'y aurait-il pas lieu de transiger plus souvent, tout en prenant les précautions nécessaires pour écarter les prétentions exagérées ?

(1) Ils sont imprimés à la suite du présent rapport. (Voir les cinq premières annexes.)

Un membre de la section centrale a prétendu que, dans une occasion récente, les délégués du Gouvernement, en se montrant plus conciliants, auraient épargné au trésor une somme de 50,000 francs et les frais d'un procès.

Un autre membre a déclaré s'opposer à toute recommandation à adresser à M. le Ministre des Travaux publics, qui aurait pour but de faire préférer le moyen de l'abonnement, à l'effet d'obtenir des économies sur les honoraires des avocats.

L'abonnement, a-t-il dit, n'a été introduit au Département des Finances que depuis 1848.

L'abonnement moyennant lequel un avocat est tenu de plaider toutes les causes des administrations publiques est contraire à son indépendance.

Tout membre du barreau doit conserver la liberté d'accepter ou de refuser la cause qui lui est offerte.

Non-seulement l'indépendance de l'avocat serait entamée par ce mode d'intervention, mais encore sa dignité, si essentielle à la bonne administration de la justice.

Enfin, l'administration publique elle-même ne peut avoir la prétention de trouver des instruments pour soutenir des procès qui ne seraient pas fondés.

Le seul moyen d'économiser, quant aux honoraires des avocats, serait de fixer un chiffre qui ne pût être dépassé pour cet objet; mais une telle mesure ne ressemble point à l'abonnement d'un ou de plusieurs membres du barreau.

Ce membre déclare, au surplus, qu'il désire de tout son cœur que la plus grande économie soit apportée dans le règlement des honoraires des avocats; mais il soutient que le moyen proposé ne peut atteindre ce but sans violer les statuts et les traditions du barreau.

La supposition qu'il s'agirait de trouver des avocats pour plaider toutes les causes, bonnes et mauvaises, a été vivement repoussée par d'autres membres de la section centrale.

La majorité de cette section a cru qu'elle ne saurait assez recommander de ne porter en justice que les procès dont l'issue est peu douteuse, et de transiger chaque fois qu'il y a doute.

D'ailleurs, peut-on supposer qu'un seul des hommes honorables qui, jusqu'à présent, ont été à la tête du Département des Travaux publics, ait pu faire violence à un avocat, au point de l'astreindre à plaider une mauvaise cause?

On sait que l'administration n'introduit jamais une action en justice sans avoir consulté ses avocats. Elle s'abstient quand leur avis est défavorable.

Il est notoire que l'Administration des Finances, qui a des avocats à traitements fixes, gagne la plupart de ses procès; que les membres du barreau en qui elle a placé sa confiance, ne compromettraient pas leur dignité, et qu'ils ne se croient nullement tenus de plaider toutes les causes, bonnes et mauvaises.

D'ailleurs, si l'on suppose qu'un avocat refusera des honoraires pour ne pas plaider une cause qu'il désapprouve, on ne doit pas lui faire l'injure grave de supposer qu'il plaiderait contre sa conscience pour conserver un traitement.

On peut compromettre sa dignité en vue d'honoraires, tout aussi bien que pour conserver un traitement, mieux encore; car l'avocat à traitement fixe ne peut être suspecté de plaider uniquement pour faire un lucre; il est, sous le rapport de son intérêt, dans la position des membres des parquets. Les officiers du ministère public ont aussi des traitements fixes, et personne ne prétendra qu'il y a chez ces honorables magistrats absence de dignité, d'indépendance; qu'ils peuvent avoir un autre guide, une autre impulsion que celle de leur conscience.

Le mode d'abonnement n'a, du reste, pas été inventé par le Cabinet de 1847.

C'est en vertu d'un arrêté royal du 23 août 1817 qu'il a été institué des avocats spéciaux chargés de la défense des intérêts de plusieurs administrations du département des recettes.

Une décision du 20 septembre 1817, prise en exécution de cet arrêté, contient les dispositions suivantes :

« ART. 11. Ils (les avocats) sont également chargés d'indemniser les avoués dont
» ils pourraient avoir besoin.

» ART. 12. Indépendamment du traitement fixe qui leur est alloué, MM. les
» avocats des administrations jouiront des honoraires qui leur reviennent d'après
» les ordonnances, dans tous les cas dans lesquels la partie adverse est condamnée
» aux dépens, mais sans que les administrations soient jamais chargées d'aucun
» autre frais que LE TRAITEMENT FIXE. »

Les Chambres législatives belges ayant exprimé plusieurs fois le désir de voir diminuer les frais de poursuites et d'instances, l'honorable M. Frère trouva le moyen, en appliquant et étendant le système de traitement fixe, de réaliser ce vœu. La mesure qu'il proposa fut approuvée par arrêté royal, en date du 5 février 1851. C'est cet arrêté qui a introduit le mode suivi aujourd'hui par l'administration des finances, dont personne ne se plaint et qui a procuré à l'État une économie de 22,500 francs annuellement, c'est-à-dire une réduction de 30 p. % de la dépense.

Le Ministère de 1847 peut donc accepter la paternité de la mesure contenue dans l'arrêté royal du 5 février 1851.

La section centrale a demandé au Département des Travaux publics le relevé des sommes mandatées au profit de ses avocats.

Ce relevé prouve que *la moyenne* des honoraires mandatés *annuellement* de 1840 à 1852 est, pour un avocat, de fr. 25,426 87

Et pour un second, de 15,959 67 (1).

La section centrale, à l'unanimité moins une voix, vous propose de recommander à M. le Ministre des Travaux publics, le mode suivi par le Département des Finances.

ART 1^{er}.
§ 1^{er} ART. 90.

A l'occasion du crédit pétitionné à l'art. 1^{er}, § 1^{er}, art. 90, *Service de l'Escaut*, la cinquième section a demandé quelles sont les causes du retard apporté aux travaux à faire pour améliorer le cours de ce fleuve.

M. le Ministre a répondu :

« Les ouvrages à entreprendre sur le cours même de l'Escaut, en vue d'en améliorer le régime, consisteront principalement en redressements du lit du fleuve.

» Il a été reconnu que l'on ne pourra procéder à l'exécution des travaux de rectification qu'après l'achèvement du canal de dérivation des eaux de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, qui est aujourd'hui en voie d'exécution et qui a été entrepris dans le but de dégager l'Escaut d'une partie des eaux de la Lys qu'il reçoit à Gand, et d'accélérer, en conséquence, l'écoulement des eaux du haut Escaut.

(1) Voir l'annexe F.

» La construction de barrages viendra également concourir à l'amélioration du régime du fleuve.

» Cette catégorie d'ouvrages peut être immédiatement entreprise; c'est ainsi qu'il sera prochainement procédé à l'établissement d'un ouvrage de cette nature à Semmersacke. »

Cette réponse n'a pas satisfait un membre de la section centrale.

Suivant cet honorable membre, il eût été possible d'exécuter simultanément les travaux à la Lys et à l'Escaut; on retarde trop les premiers travaux; on ne leur donne pas l'impulsion nécessaire. Il émet le vœu que l'administration des ponts et chaussées apporte plus de promptitude dans l'accomplissement de sa tâche.

Le crédit supplémentaire demandé pour le service du canal latéral à la Meuse, a donné lieu à des observations d'un autre genre.

Art. 1^{er}.
§ 1^{er}. Art. 91

La première section a fait observer que la partie de ce canal construite sur le territoire hollandais est presque entièrement exécutée en briques et en pierres de taille; qu'on peut donc s'étonner qu'un ouvrage d'une date si récente exige déjà des dépenses extraordinaires d'entretien.

La construction n'a-t-elle pas été faite avec soin?

La première section a invité la section centrale à demander des renseignements sur ce point.

La même section a renouvelé une observation consignée dans le rapport de la section centrale qui a examiné le projet du Budget des Travaux publics, sur les dégâts faits aux canaux par les bateaux à vapeur.

Cette section est d'avis qu'il serait juste de faire payer, de ce chef, une indemnité par les concessionnaires de services de bateaux à vapeur.

La troisième section a aussi demandé des explications :

Est-il vrai que le canal latéral qu'on disait, dans le principe, devoir coûter 3,500,000 francs, et qui a coûté 8,000,000 de francs, laisse beaucoup à désirer dans la construction ?

L'augmentation actuelle de dépenses provient-elle d'un défaut de construction ? Ne faudra-t-il pas des frais considérables pour éviter les filtrations ?

La quatrième section a demandé si la dépense portée à l'art. 91 concerne le personnel, ou si elle doit servir à payer des travaux ; si elle a un caractère permanent ou temporaire ?

Si elle doit servir à payer le personnel, elle la rejette.

La cinquième section a chargé son rapporteur de demander des explications sur les causes des frais extraordinaires occasionnés par l'entretien du canal latéral à la Meuse, qui est un ouvrage de date récente.

M. le Ministre des Travaux publics a répondu à ces observations :

« L'entreprise des travaux d'entretien qu'exige la partie néerlandaise du canal latéral à la Meuse a été adjugée publiquement pour un terme de trois années, qui a pris cours le 1^{er} avril 1852 pour finir le 31 mars 1855, moyennant une somme de 17,645 florins des Pays-Bas, ou fr. 37,343 91 c' pour les trois années, soit fr. 12,447 97 c' par an.

» L'entreprise des travaux d'entretien de la partie belge du même canal a été adjugée publiquement pour un terme de cinq années, qui a pris cours le 1^{er} mai

1855 pour finir le 30 avril 1858, moyennant une somme annuelle de 17,480 francs.

» Les renseignements qui précèdent répondent d'une manière concluante à l'observation qui a été présentée relativement à la dépense très-élevée à laquelle donnerait lieu l'entretien du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, par suite de l'exécution vicieuse des travaux d'établissement de cette voie navigable. Ils prouvent que, relativement à son parcours et aux nombreux ouvrages d'art qui en font partie, la dépense d'entretien du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, peut être considérée comme n'atteignant qu'un chiffre normal.

» Le terrain dans lequel le canal latéral à la Meuse a été creusé est composé de gravier. Il en résulte que, sur quelques points, le plafond du canal ne s'est pas trouvé imperméable et que des filtrations s'y sont produites. L'exécution de certains travaux a été jugée indispensable pour remédier à ces filtrations, que l'introduction dans le gravier des sédiments vaseux que transportent avec elles les eaux de la Meuse fera disparaître complètement avec les terres, et, en conséquence, un crédit de 100,000 francs a été alloué au Budget de l'exercice 1855 pour ces travaux, qui ont pour but, d'une part, de hâter la formation d'une couche de terre imperméable sur le fond du canal, et, d'autre part, d'établir des rigoles destinées à l'écoulement des eaux de filtration provenant du canal et qui pourraient être nuisibles aux propriétés riveraines. L'entreprise de l'établissement de rigoles d'écoulement sur la rive gauche du canal, dans les communes de Vivegnies, Hermalle, Lixhe et Lanaye, a été adjugée, le 29 décembre 1852, moyennant une somme de fr. 22,526 86 c. Mais il est à remarquer que sur le crédit de 125,000 francs alloué au Budget de 1855, pour le service du canal latéral à la Meuse, il n'y a d'engagements pris, à la date du premier décembre courant, que jusqu'à concurrence de 48,550 francs; ce qui laisse une somme disponible de 76,450 francs. La demande de crédit supplémentaire de fr. 55,748 44 c, comprise dans le projet de loi présenté à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 22 novembre 1855, peut donc jusqu'à un certain point, être considérée comme un véritable transfert du Budget de 1855 sur celui de 1852.

» Ainsi que l'établit le relevé produit à l'appui des présentes explications, l'insuffisance à raison de laquelle un crédit supplémentaire de fr. 55,748 44 c est demandé, ne provient en aucune manière du payement qui aurait été effectué de traitements du personnel attaché au service du canal latéral à la Meuse. La dépense à laquelle le crédit demandé est destiné à faire face a un caractère évidemment temporaire.

» En ce qui concerne la navigation à vapeur qui s'effectue sur le canal latéral à la Meuse, le Département des Travaux publics ne peut que répéter ici ce qu'il a déjà dit à l'occasion de la discussion en sections de son projet de Budget pour l'exercice 1854, à savoir qu'il serait bien difficile, pour ne pas dire impossible, de déterminer quelle est la part des détériorations qui surviennent sur les canaux et rivières qui peut être attribuée à ce mode de navigation. L'idée d'une indemnité semble dès lors peu pratique.

» Il y aurait peut-être à examiner si la navigation à vapeur ne devrait point être assujettie au payement de péages plus élevés que ceux que la navigation ordinaire a à acquitter. Posée dans ces termes, la question rentrerait d'une manière plus particulière dans les attributions du Département des Finances, chargé du service des recettes. Le Gouvernement compte d'ailleurs appliquer son attention toute spéciale sur la question soulevée. »

Un membre de la section centrale a persisté dans l'opinion qu'il y aurait lieu d'établir un péage plus élevé pour les bateaux à vapeur. Il ne demande toutefois que l'examen de la question par le Département des Finances.

Un autre a dit qu'il importe que les dépenses si élevées pour le canal latéral viennent à cesser, qu'on n'en était pas à la dernière demande de crédit; que des ingénieurs consignaient dans leurs devis des chiffres avec la certitude qu'ils sont insuffisants; qu'il faudrait les en punir en laissant à leur charge le surplus de la dépense.

Un autre membre a fait observer qu'à l'époque où le Budget des Travaux publics de 1852 a été présenté, il était impossible de calculer exactement les frais d'entretien du canal latéral à la Meuse, puisque ce canal venait à peine d'être livré à l'exploitation, et que ce n'est qu'après le vote de ce Budget que l'on a reconnu que la somme minimale de 15,000 francs que l'on y avait inscrite était évidemment insuffisante; que la plupart des canaux avaient donné lieu à des dépenses assez fortes dans les premières années; qu'il en avait été ainsi pour le canal de Charleroy; que s'il avait été dépensé plus qu'on ne s'y attendait en 1852, il n'y avait, en compensation, des engagements pris à la date du 1^{er} décembre 1855, que pour une somme de 48,550 francs sur le crédit de 125,000 francs alloué au Budget de 1855 pour le service du canal latéral; qu'il ne s'agissait donc que d'un simple transfert; qu'il avait été dépensé en 1852 une somme de fr. 38,748 44 c pour en économiser une autre plus élevée en 1855.

Mis aux voix, le chiffre de fr. 38,748 44 c a été adopté par quatre voix contre deux et une abstention.

La troisième section a fait observer, sur le crédit supplémentaire demandé pour le service du chemin de fer, que le Département des Travaux publics, qui a prévu l'accroissement des recettes au Budget des Voies et Moyens, aurait pu aussi prévoir l'accroissement de la dépense qui en serait la suite.

ART. 1^{er}
2. Chemins de fer :
salaires.
ART. 95 et 96.

M. le Ministre des Travaux publics a répondu que les explications qu'il a données dans la discussion générale répondent à cette observation. (Voir page 2, *in fine*.)

La section centrale émet le vœu qu'à l'avenir les Budgets contiennent le tableau exact de toutes les dépenses qui peuvent être prévues.

La troisième section, ne trouvant pas suffisantes les explications données dans l'Exposé des motifs sur l'art. 97 : *Impressions, papiers, fournitures de bureau, etc.*, demande qu'elles soient complétées.

ART. 1^{er}.
2. Chemins de fer :
travaux et fournitures ART. 97.

En 1851, ces dépenses se sont élevées à 170,444 francs.

Eu égard aux dépenses extraordinaires effectuées pendant la même année, il semble qu'on ait dépensé plus en 1852, tout en se renfermant dans un chiffre de 138,444 francs.

Les dépenses ordinaires ont-elles augmenté et pourquoi?

M. le Ministre a répondu :

« L'appréciation de la section centrale serait exacte, s'il ne fallait pas tenir compte du développement considérable de toutes les parties du service en 1852.

» La comptabilité des approvisionnements, la mise en exploitation des télégraphes, le changement de tarif pour les voyageurs, ont évidemment occasionné un surcroît de dépenses extraordinaires en 1851. Aussi la dépense de cet exercice

dépasse-t-elle de 50,000 francs environ celle des années précédentes; mais une partie de ces dépenses sont devenues normales et ordinaires en 1852.

» L'excédant de 50,000 francs se réduit, en 1852, à 19,700 francs; ce qui s'explique, relativement à 1851, par la non-reproduction de certaines dépenses extraordinaires, et, relativement aux années antérieures, par l'obligation de pourvoir aux besoins ordinaires de services nouveaux (comptabilité des approvisionnements et télégraphes) et à ceux résultant de l'extension des autres branches de service.

» Dans les développements du projet de Budget pour l'exercice 1854, on a fait ressortir combien l'extension du trafic a été considérable de 1847 à 1852. Il ne paraît pas contestable que les dépenses de matériel (registres, coupons de voyageurs, feuilles de route pour les marchandises, papiers et imprimés en général) aient dû augmenter également dans une certaine mesure.

» Voici les chiffres de cette dépense depuis 1847, avec le montant des recettes en regard :

» 1847.	125,000	—	14,650,000
» 1848.	122,000	—	12,107,000
» 1849.	125,000	—	12,955,000
» 1850.	120,000	—	14,847,000
» 1851.	171,000	—	15,968,000
» 1852.	159,700	—	17,078,000

» L'augmentation de la dépense en 1852, relativement à 1847, n'est que de 14,700 francs. Or, l'exploitation comporte treize lieues de plus qu'en 1847; un service nouveau, celui des télégraphes, est venu s'y adjoindre, le nombre des voyageurs transportés s'est augmenté de plus de 700,000, celui des tonnes de marchandises embarquées de près de 500,000; enfin la recette a dépassé celle de 1847 de près de 2,500,000 francs. »

ART. 1^{er}.
2. ART. 98.

L'art. 98, *entretien et amélioration des routes, stations et dépendances*, comprend une dépense de 17,171 francs pour des travaux exécutés sur la ligne de Tournay à Jurbise.

La première section désire savoir pourquoi cette dépense n'a pas été remboursée par les concessionnaires ?

Le Gouvernement les a-t-il mis en demeure de payer ?

A-t-il fait usage de tous ses droits ? En vertu de quel principe l'État croit-il devoir payer pour cette société ?

A-t-il été condamné à supporter cette dépense ?

S'il n'a pas été condamné, a-t-il pris les mesures nécessaires pour être remboursé des avances faites à la compagnie ?

M. le Ministre a répondu :

« La réception définitive de la ligne de Jurbise à Tournay n'a pu avoir lieu encore; en voici la raison : La compagnie concessionnaire, interprétant erronément les conditions de son cahier des charges, se refuse à l'exécution de certains ouvrages, et prétend avoir exécuté, à leur égard, les obligations que ce contrat lui impose. Le Gouvernement soutient le contraire, et se fonde sur l'état d'inachèvement des travaux et sur le caractère, essentiellement provisoire, de la plupart des constructions établies dans les stations.

» Afin d'arriver à une solution, une commission spéciale a été nommée par le Département des Travaux publics (1). Cette commission a adressé, le 29 septembre dernier, à la compagnie des propositions qui lui ont été rappelées le 17 novembre, et auxquelles elle n'a pas répondu jusqu'à ce jour.

» En attendant, les dépenses faites et à faire sur la ligne de Jurbise à Tournay, et qui se réduisent à ce qui est impérieusement exigé pour assurer le service, sont prélevées sur les fonds mis à la disposition du Département des Travaux publics. Elles seront portées au débet de la compagnie, s'il est décidé qu'elles doivent définitivement tomber à sa charge, soit en totalité, soit en partie. »

La section centrale vous propose d'engager le Gouvernement à employer promptement tous les moyens possibles pour se faire rembourser par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Sur l'art. 99, *Camionnage, pertes et avaries, loyers et menues dépenses*, la troisième section a fait observer de nouveau que le Département des Travaux publics, qui a prévu un accroissement de recettes par suite de l'accroissement du trafic, aurait dû prévoir aussi qu'il y aurait, de ce chef, une augmentation de dépenses, et demander un crédit suffisant pour y faire face.

ART. 1^{er}.
§ 1^{er}. ART. 99.

M. le Ministre a répondu :

« On peut établir assez facilement une prévision pour l'augmentation des recettes, parce qu'on n'opère que sur un chiffre global. Encore l'expérience vient-elle prouver que cette prévision est le plus souvent très-incertaine. Ainsi, pour l'exercice 1852, la prévision des recettes était de 16,000,000 de francs; les produits se sont élevés à 17,078,000 francs; pour 1853, les prévisions primitives étaient de 16,750,000, et elles ont été portées, par amendement, à 17,200,000 francs; la recette s'élèvera, selon toute apparence, à plus de 18,500,000 francs.

» Mais lorsqu'il s'agit d'apprécier l'influence que l'augmentation du trafic aura sur les dépenses si multiples que comporte l'exploitation d'un chemin de fer, et cela indépendamment de toutes les causes accidentelles qui agissent sur ces dépenses; lorsqu'il faut subdiviser ensuite cette appréciation pour la traduire en articles du Budget, on se trouve bien plus encore en présence de l'inconnu.

» Personne en effet n'a trouvé jusqu'ici de formule qui établisse une proportion normale entre ces deux éléments, la recette et la dépense; et l'eût-on trouvée, l'eût-on appliquée aux prévisions de dépenses de 1852 et de 1853, il ne s'ensuivrait pas moins que ces prévisions se trouveraient dépassées dans la même proportion que l'évaluation de la recette l'a été, c'est-à-dire de plus du double de l'accroissement prévu. »

L'art. 1^{er} a ensuite été mis aux voix et adopté.

(1) La commission, présidée par M. Willmar, inspecteur général des ponts et chaussées, est composée de MM. le comte Vilain XIII, vice-président de la Chambre des Représentants; le baron de Man d'Attenrode, membre de la même Chambre; Gernaert, inspecteur des ponts et chaussées; Poncelet, ingénieur en chef, directeur au Ministère des Travaux publics; Groetaers et Desart, ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

ART. 2.

La quatrième section ayant fait cette observation, qu'il ne faudrait couvrir, au moyen des bons du trésor, que la différence entre la somme de fr. 567,468 66 c. pétitionnée et celle de fr. 214,465 29 c., restée sans emploi sur le crédit mis à la disposition du Département des Travaux publics pour l'exercice 1852, la question a été soumise à M. le Ministre, qui a répondu :

« Le Gouvernement n'a pas proposé la voie des transferts, parce que, dans d'autres circonstances semblables, la Chambre s'est opposée à cette mesure. (Voir, entre autres, le *Rapport de la section centrale sur le crédit supplémentaire pour l'exercice 1850*, page 20, n° 209 des *Documents parlementaires*, session de 1850-1851). »

Cette réponse n'implique nullement le droit du Gouvernement d'émettre des bons du trésor lorsque la nécessité n'en est pas démontrée.

La section centrale n'a pas cru devoir élever le moindre doute à cet égard.

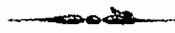
Mis aux voix, l'art. 2 a été adopté.

Le Rapporteur,

C. DE LIÈGE.

Le Président,

VEYDT.



ANNEXES.

ANNEXE A.

CANAL DE GAND AU SAS-DE-GAND.

Relevé des engagements pris et des dépenses faites dont le montant doit être imputé sur le Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, chap. II, art. 8.

Entretien ordinaire entrepris moyennant fr.	7,548	»
Restauration des bords et talus —	7,000	»
Renouvellement d'une partie d'aval de l'écluse du Muyde.	9,997	»
Dévasement.	10,580	»
Renouvellement en charpente du pont établi sur l'écluse du Tolhuys	4,493	»
Honoraires soldés à l'avocat du Département des Travaux publics	850	»
	<hr/>	
TOTAL DES DÉPENSES. . . fr.	40,068	»
ALLOCATION DU BUDGET . . .	36,548	»
	<hr/>	
Il résulte de ce qui précède que les sommes engagées et payées dépassent l'allocation accordée de fr.	3,720	»

ANNEXE B.

SERVICE DE LA SAMBRE CANALISÉE.

Relevé des engagements pris et des dépenses faites dont le montant doit être imputé sur le Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, chap. II, art. 14.

Fourniture, transport et pose de deux longerons en remplacement de ceux qui se sont brisés au pont tournant établi sur une dérivation de la Sambre, en face de la station du chemin de fer de l'État à Charleroy	fr.	3,222	75
Entretien et amélioration dans la province de Hainaut		62,782	»
— — — — — Namur		41,000	»
Construction de trois parties de mur de quai sur les deux rives de la dérivation amont de l'écluse établie dans la traverse de Charleroy		26,500	»
Travaux effectués pour abaisser de 0 ^m ,46 le busc aval de l'écluse n° 15		5,000	»
Travaux effectués d'urgence pour la fondation d'une partie des murs de quai établis en amont de l'écluse n° 11		681	15
Travaux de réparation des dégâts causés par les eaux de la Sambre à une propriété riveraine.		920	»
Idem, à une autre propriété.		475	»
Fourniture de divers objets destinés à faciliter les manœuvres des écluses		172	50
Fourniture d'affiches relatives à la baisse des eaux.		26	»
Frais d'expertise d'un terrain emprisé pour la construction d'un pont.		12	»
Honoraire d'un avocat dans une affaire en cause l'État contre la commune de Flawinne		45	»
Indemnité accordée à une veuve à raison de l'abandon d'une haie que son mari avait plantée à ses frais dans le jardin de la maison éclusière d'Auvelais		20	»
		<hr/>	
TOTAL DES DÉPENSES.	fr.	140,856	40
ALLOCATION DU BUDGET.		159,128	28
		<hr/>	
L'insuffisance est donc de	fr.	1,728	12

ANNEXE C.

ESCAUT.

Relevé des engagements pris et des dépenses faites dont le montant doit être imputé sur le Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, chap. II, art. 16.

Entretien dans la Flandre orientale, entrepris moyennant.	fr.	6,286 56
— dans la province de Hainaut, —		9,661 20
— — d'Anvers, —		4,580 »
Construction de deux passerelles, —		1,490 »
Relèvement d'un bateau échoué, —		400 »
Réparation des avaries occasionnées par l'accostage de navires aux embarcadères du quai du Rhin, à Anvers		864 78
Enlèvement des débris du bateau <i>les Trois Frères</i>		350 »
Remplacement d'un montant du double moulin, à Audenarde		85 41
Enrochement d'un partie de quai à Anvers.		190 »
Transcription d'un acte d'acquisition de terrain		2 86
		<hr/>
TOTAL DES DÉPENSES	fr.	23,910 81
ALLOCATION DU BUDGET.		25,548 »
		<hr/>
L'insuffisance est donc de.	fr.	362 81
		<hr/>

ANNEXE D.

CANAL LATÉRAL A LA MEUSE, DE LIÈGE A MAESTRICHT.

Relevé des engagements pris et des dépenses faites dont le montant doit être imputé sur le Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, chap. II, art. 35.

Entretien de la partie du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, située sur le territoire belge, entrepris moyennant . . . fr.	15,890	»
Idem sur le territoire néerlandais	40,551	58
Creusement de rigoles d'écoulement, sur la rive gauche du canal, dans les communes de Vivegnies, Hermalle, Lixhe et La Noye, entrepris moyennant.	22,526	86
	<hr/>	
TOTAL DES DÉPENSES . . . fr.	48,748	44
ALLOCATION DU BUDGET. . . .	15,000	»
	<hr/>	
L'insuffisance est donc de fr.	33,748	44

ANNEXE E.

BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

Relevé des engagements pris et des dépenses faites dont le montant doit être imputé sur le Budget du Département des Travaux publics de l'exercice 1852, chap. II, art. 38.

Fourniture d'un ponton destiné au passage d'eau établi à Terdonck, sur le canal de Gand au Sas-de-Gand, entreprise moyennant. fr.	1,980	»
Entretien des passages d'eau établis sur l'Escaut, dans l'arrondissement de Termonde, entrepris moyennant.	1,778	»
— sur la Meuse, dans le Limbourg.	947	50
— sur le canal de Gand à Ostende.	530	»
— sur l'Escaut, entre Anvers et la Tête-de-Flandre	1,476	59
— extraordinaire — — —	245	»
Établissement de deux rampes d'abordage dans les berges de la Meuse, à Namèche	4,256	»
Acquisition d'un bac pour le passage d'eau de Namèche	3,700	»
Construction d'une maisonnette destinée à l'habitation du fermier de ce passage d'eau.	300	»
Construction d'une maison pour le service du passage d'eau établi sur l'Iser, à l'endroit dit <i>den Peereboom</i>	3,600	»
Construction de rampes et fourniture d'un bac pour le service de ce même passage d'eau.	1,700	»
Relèvement de l'ancien bac du passage d'eau établi sur l'Escaut, à Eename	249	»
Remplacement de deux pierres brisées au débarcadère du passage d'eau établi sur l'Escaut, entre Anvers et la Tête-de-Flandre. .	352	43
Amélioration apportée à ce passage d'eau.	599	52
Frais d'une vacation relative à la remise faite au fermier du bac du passage d'eau établi sur la Meuse, à Namèche	20	»
Les sommes engagées et payées s'élèvent à. . . fr.	21,513	84
L'allocation du Budget est de	20,000	»
L'insuffisance est donc de fr.	1,513	84

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — COMPTABILITÉ.

Relevé des sommes mandatées pendant les années 1840 à 1852 inclus, au profit de deux avocats de l'administration des Travaux publics.

NOMS.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	TOTAUX.
M. N.	15,546 »	7,885 15	28,283 23	35,246 34	22,978 04	54,675 02	56,372 27	20,500 84	41,500 54	20,405 »	27,922 25	18,288 52	25,177 25	350,549 55
M. N.	11,550 »	3,685 »	25,828 47	21,785 05	20,635 88	14,008 68	18,980 98	3,440 »	11,405 56	11,095 33	17,167 59	6,035 42	8,571 56	181,479 72
TOTAUX.	25,096 »	11,568 15	54,111 70	57,031 99	48,014 82	48,083 70	55,553 25	24,050 84	53,085 90	32,100 35	45,080 84	24,023 94	31,748 61	512,029 07

(16)

[N° 112.]