

Chambre des Représentants.

SÉANCE DE 21 MARS 1854.

Crédit supplémentaire de fr. 1,507,653-46, au budget des Travaux Publics,
pour l'exercice 1853.

(Voyez ce qui est relatif aux Chemins de fer — Dépenses diverses).
1,424,870 fr. (moins)

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Bien que le budget des dépenses du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1853 ne doive, aux termes de la loi de comptabilité, être définitivement clos que le 31 octobre 1854, et que, par conséquent, la situation qu'il présente actuellement puisse se modifier encore, il est cependant constaté, dès maintenant, d'après les faits accomplis et les engagements contractés, que plusieurs des allocations qui y ont été votées seront insuffisantes et qu'elles devront être complétées par des crédits supplémentaires.

C'est dans le but d'obtenir les moyens de pourvoir à ces insuffisances que le Gouvernement a l'honneur de présenter à la Législature un projet de loi tendant à ouvrir au Département des Travaux Publics, un crédit supplémentaire de fr. 1,507,653-46, applicable aux services suivants du budget de 1853 :

1 ^o Personnel de l'administration centrale	15,564 50
2 ^o Ponts et chaussées	45,191 66
3 ^o Chemins de fer, postes et télégraphes	1,424,870 »
4 ^o Dépenses imprévues	24,027 50
Total égal. fr.	1,507,653 46

Avant d'entrer dans l'explication des causes qui nécessitent et justifient cette demande de crédits supplémentaires, je crois utile de présenter ici une observation qui peut s'appliquer non-seulement au projet de loi actuel, mais encore à tous ceux de même nature que le Département des Travaux Publics se trouvera vraisemblablement dans la nécessité de présenter encore.

A diverses reprises, les Chambres ont critiqué, en principe, toutes les demandes de crédits supplémentaires qui n'avaient pas pour justification des causes de force majeure bien établies. C'est ainsi que, récemment encore, à propos d'une

demande de cette espèce, présentée le 22 novembre dernier, pour des créances se rapportant à l'exercice 1852, les sections de la Chambre des Représentants ont été presque unanimes à regretter que les prévisions du budget eussent été dépassées et qu'il fallût, pour couvrir les insuffisances constatées, recourir à un système considéré, par elles, comme contraire à une bonne comptabilité.

Il est à prévoir que cette observation surgira encore à l'examen du projet de loi actuel ; mais il est permis de croire aussi que la Chambre n'y insistera pas, si elle veut bien se rendre compte de la difficulté, pour ne pas dire de l'impossibilité d'établir pour des services de la nature de ceux qui ressortissent au Département des Travaux Publics, des évaluations de dépenses tellement justes qu'elles répondent toujours à tous les besoins qui peuvent surgir pendant la durée d'un exercice.

Déjà, la section centrale qui a examiné le budget des Travaux Publics pour l'exercice 1854 a, par l'organe de son rapporteur, reconnu cette difficulté, en justifiant mon Département de la nécessité où il s'est trouvé de demander diverses modifications à ce budget avant même qu'il ne fût discuté par la Chambre. « On ne peut pas se dissimuler, dit cet honorable membre, dans le rapport n° 34, présenté à la séance du 9 décembre 1853, qu'il y a quelque chose d'irrégulier dans ces demandes tardives de majorations ; cependant la section centrale ne saurait en faire reproche à M. le Ministre ; c'est un inconvénient inhérent à la disposition de l'art. 1^{er} de la loi sur la comptabilité de l'État, d'après laquelle le budget doit être présenté au moins dix mois avant l'ouverture de l'exercice : il est difficile de déterminer exactement, si longtemps d'avance, quels sont les besoins réels de chaque partie du service. »

Que serait-il arrivé, en effet, si le budget de 1854, présenté dans le délai prescrit par la loi sur la comptabilité de l'État, avait pu être voté pendant la dernière session ? C'est que les augmentations qui ont pu y être apportées par voie d'amendements (elles s'élevaient à près d'un million), auraient dû faire l'objet d'un crédit supplémentaire, et cependant il n'eût pas été juste d'en faire au Département des Travaux Publics l'objet d'un reproche que l'on reconnaît maintenant ne pouvoir pas lui être équitablement adressé. Les exigences de la loi sur la comptabilité de l'État constituent donc déjà une cause bien évidente de l'embarras qu'éprouve ce Département à établir des prévisions de dépenses qui soient toujours en harmonie avec des faits dont la réalisation complète ne doit avoir lieu que si longtemps après le vote du budget ; et lorsque, à cette cause se joint l'incertitude des événements que réserve l'avenir et qui viennent souvent modifier des prévisions qu'il n'est pas même possible de baser sur les faits accomplis, tant sont variables les besoins de la plupart des services dont le Département des Travaux Publics a l'administration, il n'est pas étonnant qu'il lui soit si difficile de se maintenir rigoureusement dans les bornes du budget.

Au surplus, le Gouvernement n'aura sans doute pas grande difficulté à persuader la Chambre qu'il n'est pas plus partisan des crédits supplémentaires que la Législature elle-même ; qu'il n'éprouve pas plus de satisfaction à présenter et à défendre des projets de lois de cette nature qu'elle ne doit en avoir à les discuter ; et qu'il ne se décide à y recourir que lorsque les besoins du service l'exigent impérieusement.

Il n'y aurait qu'un seul moyen, non pas encore d'échapper complètement à cette nécessité, mais d'empêcher qu'elle se représente aussi souvent et pour des sommes aussi considérables ; ce serait d'élever tellement les prévisions de dépenses proposées au budget, qu'on pût avoir la *quasi* certitude qu'aucune de ces évaluations ne serait jamais dépassée ; mais un tel système aurait nécessairement pour conséquence de dénaturer l'importance des besoins de l'administration et, par suite, de provoquer la création de ressources inutiles, puisqu'elles seraient destinées à satisfaire à des besoins qui n'existeraient pas en réalité.

La Chambre sera sans doute de mon avis qu'un tel remède serait pire encore que le mal.

Entre cette exagération des dépenses présumées et l'exagération contraire, qui consisterait à réduire outre mesure les allocations nécessaires aux besoins du service, il faut trouver un moyen terme raisonnable. Tout ce que peut faire le Département des Travaux Publics, c'est de s'efforcer, autant que possible, de se maintenir entre ces deux extrêmes. C'est aussi ce qu'il fait, et si les circonstances viennent parfois détruire ses prévisions, la cause en est surtout dans la nature essentiellement variable des services placés dans ses attributions.

Au surplus, si parfois les dépenses dépassent les prévisions, elles trouvent toujours leur justification et une ample compensation dans l'excédant des recettes sur les prévisions des voies et moyens.

L'exercice 1853 en présente un exemple frappant :

Le projet de budget des voies et moyens pour 1853, déposé dans la séance du 27 janvier 1852, prévoyait :

Pour les postes une recette de fr.	3,240,000	} 20,075,000
» chemins de fer	16,750,000	
» télégraphes	85,000	

Il fut rectifié, en novembre 1852, par la section centrale.

La loi du 14 décembre suivant fixa ainsi les prévisions :

Postes fr.	3,400,000	} 20,775,000
Chemins de fer	17,200,000	
Télégraphes	175,000	

Ces prévisions rectifiées, ont encore été dépassées dans une proportion considérable. En effet, les produits constatés, pour l'année 1853, ont été :

Postes fr.	3,750,000	} 23,120,000
Chemins de fer	19,100,000	
Télégraphes	270,000	

Ainsi, tandis que les prévisions de dépenses des chemins de fer, postes et télégraphes sont dépassées de 1,424,000 fr., leurs recettes excèdent de 3,045,000 fr. les évaluations primitives, et de 2,343,000 fr. les évaluations rectifiées.

Je le répète, les crédits supplémentaires sont toujours regrettables, mais on reconnaît que leur principal inconvénient, celui d'altérer la balance des recettes et des dépenses, est écarté, lorsqu'ils se présentent dans de semblables conditions.

J'ajouterai que les crédits supplémentaires pour le chemin de fer, ne peuvent jamais avoir pour effet de rendre plus difficile l'appréciation des dépenses de ce service, puisque le compte-rendu présente, pour chaque exercice, *la totalité* des dépenses, *y compris les crédits supplémentaires*.

J'aborde maintenant, Messieurs, les détails du projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations.

Administration centrale.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, l'allocation votée à l'art. 2 du budget de 1853, pour les traitements du personnel de l'administration centrale, présente une insuffisance de fr. 15,564-50.

Je ne puis que me référer, pour la justification du crédit demandé dans le but de couvrir cette insuffisance, à la note que j'ai eu l'honneur de fournir à la section centrale chargée de l'examen du budget de mon Département, pour l'exercice 1854, en réponse aux critiques que quelques sections avaient élevées contre l'augmentation de crédit que j'ai dû solliciter.

Ainsi que je l'ai dit alors, la somme de fr. 526,610 était évidemment insuffisante, et la section centrale elle-même avait pu se convaincre, d'après l'état de situation du personnel à cette époque, que le montant total des traitements s'élevait à 557,550

et que, par conséquent, il y aurait un déficit de fr. 30,940 si cette situation n'avait pas été modifiée.

Cette considération a également déterminé la section centrale chargée de l'examen du budget de 1854, à accueillir l'augmentation de 21,990 francs qu'il présente sur celui de l'exercice précédent.

Je ne pouvais certes pas espérer de pourvoir aux besoins du service et de rétablir l'équilibre en réalisant des économies, à concurrence de cette somme, sur le personnel de l'administration centrale; mais mon intention était d'obtenir ce résultat, d'une part à l'aide des économies dont la réalisation m'aurait paru possible, et, d'autre part, au moyen de transferts aux services extérieurs. Cette combinaison, que j'ai poursuivie autant qu'il m'a été donné de le faire, m'a permis de réduire de fr. 15,375-50 les besoins de l'administration centrale; de sorte qu'il ne reste plus à pourvoir qu'à un déficit de fr. 15,564-50, pour lequel je sollicite de la Législature un crédit supplémentaire équivalent.

Il n'est sans doute pas inutile de faire remarquer que, si l'allocation votée pour le personnel de l'administration centrale présente une insuffisance, du reste assez justifiée, je pense, par les considérations qui précèdent, la plupart des autres allocations affectées au personnel des services extérieurs laisseront un excédant plus ou moins considérable, dont il serait difficile de préciser exactement le chiffre dès maintenant; mais qui, selon toutes les probabilités, dépassera de plusieurs milliers de francs ce déficit; de sorte que, en définitive, l'ensemble des allocations votées pour le personnel du Département des Travaux Publics laissera un excédant assez important.

Ponts et chaussées.

L'ensemble des crédits demandés pour le chapitre II s'élève à fr. 43,191-66, se répartissant comme suit :

ART. 8^{ter} (nouveau). Première annuité due à la ville de Bruxelles, pour distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité. fr. 6,400 00

ART. 9 Canal de Gand au Sas de Gand 9,443 62

» 17 Service de la Lys 25,000 00

» 20 id. de la Dendre 1,159 04

» 26 Canal de la Campine 1,189 00

Total fr. 43,191 66

Ainsi que je l'ai rappelé dans une dépêche du 19 novembre 1853, transcrite au rapport (n° 23) de la section centrale sur le projet de budget de mon Département, pour l'exercice 1854, l'administration communale de Bruxelles a décidé, au mois de décembre 1852, l'organisation d'un nouveau service de distribution d'eau dans tous les quartiers de cette localité. Le Gouvernement a souscrit, pour ceux des bâtiments civils qui y sont situés, aux conditions auxquelles la ville s'est engagée à faire ce service.

La conséquence de cette mesure se traduit en une dépense totale de 19,200 fr., à raison de 300 hectolitres à 60 francs et de 40 hectolitres accordés à la moitié de ce prix, parce qu'ils sont destinés à l'alimentation de bâtiments qui jouissent d'anciennes concessions perpétuelles à titre gratuit. Sans que le caractère de ces concessions soit altéré, le Gouvernement a consenti à payer trente francs, par hectolitre l'eau que la ville de Bruxelles était tenue de fournir gratuitement, parce que le nouveau système de distribution présente de nombreux avantages sur l'ancien et qu'il était juste d'indemniser cette commune des dépenses qu'elle doit s'imposer pour le mettre en vigueur.

La somme de 19,200 francs étant payable par tiers d'année en année et la première annuité étant due depuis le 1^{er} mars 1853, le Gouvernement vient vous demander, Messieurs, les moyens de solder cette dépense, qui n'était pas prévue lors de la rédaction et du vote du budget de 1853, en lui allouant un crédit supplémentaire de 6,400 francs, qui formerait à ce budget un article nouveau 8^{ter} et figurerait dans la colonne des charges extraordinaires et temporaires sous le titre de :

« Première annuité due à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau, » d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité. »

Des quatre autres allocations supplémentaires demandées au chap. II, la plus importante, celle de 25,000 francs, est sollicitée pour le service de la Lys.

Dans le crédit de 51,905 francs alloué comme charge extraordinaire au budget de 1853, figure une somme de 40,000 francs destinée à la reconstruction du pont dit *Hooge Brugge*, en aval de l'écluse de Harlebeke. Cette allocation était alors présumée suffisante ; mais lorsqu'on s'occupa de la rédaction du cahier des charges, l'examen plus attentif auquel il fallut se livrer, fit reconnaître que l'exécution du plan primitif exigerait une dépense d'environ 72,000 francs ; dans cet état de choses, l'administration a cru devoir apporter à ce plan diverses modifications qui, sans nuire à la parfaite exécution du travail dont il s'agit, permettront cependant de n'y consacrer qu'une somme de 65,000 francs. L'allocation votée au

budget présente donc une insuffisance de 25,000, pour laquelle il est demandé un crédit supplémentaire de cet import.

Quant aux trois autres crédits pétitionnés, ils sont indispensables pour assurer le paiement de travaux imprévus qu'il a fallu nécessairement exécuter au canal de Gand au Sas de Gand, ainsi qu'à la Dendre et au canal de la Campine. Les circonstances qui occasionnent des surcroîts de dépenses de cette nature, sont de celles qu'il n'est pas donné à l'administration de prévoir ; et l'on doit même se féliciter de ce qu'il lui ait été permis de ne point s'écarter davantage des limites du budget, en présence des éventualités qui menacent constamment un service tel que celui des ponts et chaussées et qui, à chaque instant, peuvent, en se réalisant, détruire les prévisions le plus sagement établies.

Chemins de fer, postes et télégraphes.

Les divers crédits supplémentaires demandés pour le service des chemins de fer, postes et télégraphes s'élèvent, comme il est dit ci-dessus, à la somme de 1,424,870 francs, qui s'applique :

A l'exploitation des chemins de fer, pour	fr. 1,346,870
Au service des postes, pour	59,000
Id. des télégraphes, pour	19,000
Total égal.	fr. 1,424,870

L'insuffisance que constate la première de ces sommes est due à six causes principales, savoir :

1° A la reproduction, en 1853, des excédants de dépense s'élevant à 507,000 francs, constatés pour l'exercice 1852. Le budget de 1853 ayant été présenté et voté avant que la situation de 1852 fût connue, il était naturel que les insuffisances pour 1852 se reproduisissent en 1853.

2° Aux neiges abondantes et aux froids rigoureux qui, au commencement et à la fin de l'année 1853, ont entravé la circulation, rendu les manœuvres difficiles, augmenté les consommations de la traction et exigé des renforts considérables d'ouvriers temporaires.

3° A la cherté des subsistances. De même qu'un grand nombre d'établissements industriels, l'administration a dû accorder temporairement un supplément de salaire à un grand nombre d'ouvriers qui ne recevaient que fr. 1-20 à fr. 1-40 par jour. Il a été dépensé, de ce chef, environ 30,000 francs jusqu'au 31 décembre dernier.

4° Au renchérissement des matériaux et, en général, de tous les objets de consommation. Ainsi, l'augmentation sur la dépense du combustible, des huiles, graisses, etc., est, de ce chef, de plus de 110,000 francs.

On pourra juger, du reste, par la seule inspection du tableau ci-annexé, combien la hausse des prix a été générale et à quelles proportions considérables elle a atteint.

5° A un développement des transports qui a dépassé toutes les prévisions. Ainsi, à partir de l'année 1850, l'augmentation moyenne et annuelle se présentait comme suit :

Voyageurs, 131,350 (nombre);
 Marchandises, 109,000 (tonneaux);
 Recettes, 1,207,000 (francs), pour les chemins de fer et les télégraphes.

En 1853, ces augmentations, relativement à 1852, s'élèvent aux chiffres suivants :

Voyageurs, 234,000 (nomb.), soit 80 p. % en plus que l'augmentation normale;
 Marchandises, 562,150 (tonneaux), soit 230 id. id. id.
 Recettes, 2,363,000 (francs), soit 87 id. id. id.

Il n'était, certes, donné à personne de prévoir une progression aussi considérable;

6^e Enfin, à la nécessité où l'administration s'est vue, pour satisfaire à ce développement des transports et aux besoins urgents et chaque jour plus nombreux du commerce, d'approprier et de mettre en circulation tout le matériel dont elle pouvait disposer, et de faire à ce matériel des réparations plus considérables en raison de l'usage qui en était fait. Les prévisions ont été dépassées de ce chef de plus de 160,000 pour les locomotives et de plus de 200,000 pour le matériel de transport.

On verra, dans les développements qui vont suivre, que les causes de dépenses que je viens d'énumérer se reproduiront, en tout ou en partie, à chaque article du projet.

Ces circonstances pouvait-elles être prévues et évaluées en chiffres lors de la présentation du budget de 1853?

Je pense qu'en présence de l'exposé qui précède, il serait difficile de le prétendre.

Aurait-on pu, dans le cours de l'exercice, solliciter un crédit extraordinaire?

Pas davantage. On ne doit pas se dissimuler, en effet, qu'une demande de crédit ne peut se baser que sur des faits, sur des données certaines, par exemple, la destruction d'ouvrages importants, comme cela a eu lieu en 1850; mais qu'il est impossible d'établir une prévision quelconque sur des faits en quelque sorte insaisissables, tels que l'accroissement du trafic, l'inclémence des saisons, la cherté des denrées, le renchérissement des mille objets employés dans une exploitation et dont la consommation se fait au jour le jour et subit des variations considérables; on le peut bien moins encore alors que l'on n'a pas la certitude que les prévisions de la veille ne seront pas dépassées par les résultats du lendemain. Je ne citerai d'autre exemple à cet égard, que l'augmentation de 80 à 230 p. % qui s'est produite sur l'accroissement normal du trafic en voyageurs, marchandises et recettes.

Les explications qui vont suivre sont destinées à justifier les crédits demandés aux divers articles mentionnés dans le projet de loi.

PREMIÈRE SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 57. — *Salaires des agents payés à la journée.*

Somme demandée	fr.	80,600
La dépense totale s'élevait au 31 décembre 1853 à.		1,258,000
L'allocation étant de.		1,177,400
L'insuffisance est de.	fr.	80,600

Cette insuffisance résulte des causes suivantes :

1° Le crédit qui était de 1,120,000 francs au budget de 1852, a été porté, pour l'exercice 1853, à 1,177,400 francs, lors du remaniement du budget par la section centrale. Cette augmentation de 57,400 francs résultait d'un transfert du crédit pour salaires de la locomotion et était destinée à solder les gardes-excentriques payés jusqu'à cette époque sur ce dernier crédit.

Or, le salaire de ces agents qui sont au nombre de 120, absorbera une somme de 93,000 francs.

L'insuffisance de 33,600 francs qui en est résultée, ne peut donc être imputée au service des routes. Il en sera tenu compte plus loin aux salaires de locomotion (art. 61).

2° Le crédit affecté aux salaires du service des routes présentait, dès 1852, une insuffisance de 4,650 francs, insuffisance qui s'est reproduite en 1853.

3° Il y a eu nécessité, en présence de la crise alimentaire, d'augmenter le salaire d'un assez grand nombre d'ouvriers qui n'avaient que fr. 1-20 et fr. 1-40 par jour.

4° Enfin, l'exploitation, pendant les sept derniers mois de l'année, de la section de Termonde à Alost, a donné lieu également à une certaine augmentation de dépenses.

ART. 58. — *Matériaux, engins, outils et ustensiles.*

Somme demandée	fr.	22,000
La dépense totale s'élève, au 31 décembre 1853, à	fr.	970,000
Le crédit alloué était de		948,000

L'excédant de 22,000 francs résulte du renchérissement qui s'est produit sur le prix des plates-formes et des excentriques, et, en outre, de ce qu'il a fallu pourvoir au remplacement de plusieurs grandes plates-formes dont le mécanisme s'était brisé accidentellement.

ART. 59. — *Travaux et fournitures.*

Somme demandée	fr.	128,000
La dépense totale s'élève à	fr.	491,000
L'allocation était de		363,000 (*)

Déjà, en 1852, le crédit s'est trouvé insuffisant de 90,000 francs, par suite de travaux extraordinaires que ne comportaient pas les prévisions établies pour l'entretien ordinaire des voies et bâtiments.

Il en a été de même en 1853.

(*) Il a été alloué, en outre, par la loi du 24 juin 1853, un crédit spécial de 100,000 francs pour le remplacement des ponts en charpente établis sur les fossés de la place d'Ath. Ce crédit, rattaché à l'art. 59 du budget, sera absorbé, mais ne sera pas dépassé.

Les causes principales de l'insuffisance du crédit sont les suivantes :

1° Les neiges extraordinairement abondantes tombées pendant les mois de février, de mars et de décembre, et qui ont entravé la circulation sur plusieurs points du railway, ont nécessité des dépenses extraordinaires que l'on peut évaluer à plus de 30,000 francs, tant en salaires d'ouvriers extraordinaires, qu'en réparations de toute nature ;

2° Les ouragans du mois de juillet ont également causé des dommages considérables dans plusieurs stations et sur divers points de la route.

En outre, l'état de délabrement dans lequel se trouvaient la plupart des bâtiments provisoires de stations, a nécessité des dépenses beaucoup plus élevées que celles des années précédentes.

3° Il a été exécuté, sur la ligne de Tournay à Jurbise, des ouvrages dont la dépense semble devoir incomber à la Compagnie concessionnaire, et qui n'avaient pas été prévus au budget. Ces ouvrages comportent une dépense de 20,000 francs environ. Cette somme fera naturellement partie des répétitions éventuelles de l'État à charge de la Compagnie concessionnaire.

DEUXIÈME SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.

ART. 61. — Salaires des agents payés à la journée.

Somme demandée	fr. 123,370
La dépense est de	fr. 1,464,000
L'allocation était de	1,540,450

L'insuffisance serait en réalité de 181,270 francs, si l'on tenait compte de ce que l'allocation a été dégrevée :

1° De la différence entre les salaires des gardes excentriques, s'élevant à 93,000 francs, et reportés sur le crédit des routes (art. 57 ci-dessus), et le transfert de 57,400 francs seulement opéré du crédit de la traction à celui de la route, soit fr. 35,600

2° De la différence entre les salaires de gardes-frein et graisseurs, s'élevant à 100,000 francs, et reportés sur le crédit du mouvement et du trafic (art. 67 ci-après), et le transfert de 77,900 francs, seulement, opéré du crédit de la traction à celui de l'exploitation, soit fr. 22,100

Total. fr. 57,700

Cet excédant de 181,270 francs n'est, en grande partie, que la reproduction de celui qui a été constaté et justifié pour l'exercice 1852. Il s'élevait, pour ce dernier exercice, à 123,000 francs.

L'accroissement réel (58,270 francs) de la dépense, en 1853, est le résultat du développement des transports et de la circulation du matériel. En outre, il a fallu pourvoir, pendant les sept derniers mois de l'exercice, au service de la section de Termonde à Alost.

ART. 62. — *Primes d'économie et de régularité.*

Somme demandée.	fr. 16,000
Le crédit alloué était de.	30,000

L'excédant de dépense sur le crédit se justifie naturellement en mettant en regard les dépenses de 1881, qui ont été de fr. 42,200
et celles de 1882, qui ont été de 39,500

ART. 63. — *Combustible et autres consommations pour la traction des convois.*

Somme demandée.	fr. 113,500
La dépense, au 31 décembre 1883, est de	1,117,500
Le crédit alloué était de.	1,004,000

L'insuffisance provient de l'augmentation du prix du coke. Elle a été, en moyenne, d'un franc par mille kilogrammes.

L'accroissement de dépense, dû à la cherté du combustible, peut donc être évalué à 60,000 francs.

On peut également évaluer à 25,000 francs l'augmentation qui s'est produite sur les autres fournitures de la traction : charbons pour les machines fixes, huiles, graisses, etc.

En outre, l'administration s'est vue dans la nécessité de faire une dépense extraordinaire de 17,000 francs, pour alimenter d'eau les machines fixes des plans inclinés, les puits situés à Hautpré ne suffisant plus.

ART. 64. — *Entretien, réparations et renouvellement du matériel.*

Somme demandée	fr. 583,000
La dépense s'est élevée à	1,301,710
L'allocation était de	918,710

Dans le courant de l'année 1883, des réparations importantes ont dû être effectuées aux locomotives et aux wagons à marchandises. En présence des avis unanimes des ingénieurs, le doute n'était pas permis sur la nécessité et l'urgence de ces travaux.

Le développement extraordinaire que prenaient les transports, développement qui s'est traduit par une véritable crise, à la fin de l'année, faisait à l'administration une loi de mettre en état de service le plus de matériel possible.

Des dépenses plus considérables que les prévisions qui avaient servi de base au budget, en ont été la conséquence.

Ainsi, pour les locomotives :

On avait prévu le remplacement de 6 boîtes à feu.

On a dû en commander 23.

L'augmentation de dépense a été de ce chef de fr. 85,000

On avait prévu l'emploi de 3,000 tubes en laiton. Il en a été employé 5,135 qui ont donné lieu à une dépense supplémentaire de 32,000

A reporter. fr. 117,000

Report. fr. 117,000

On avait espéré limiter à 250 le nombre de roues de locomotives à rebandager. Ce nombre a été en réalité de 400, l'augmentation de dépense a été de 45,000

Total fr. 160,000

Pour les wagons :

La dépense pour fourniture de bois avait été admise, comme pour les années précédentes, à 55,000 francs. Elle s'est élevée à 250,000 francs, tant du chef de commandes supplémentaires que par suite de la hausse des prix.

L'excédant de dépenses sur les prévisions est donc de fr. 175,000

On peut évaluer à 25,000
environ l'augmentation sur les fournitures accessoires, tels que ferrements, buttoirs, ressorts, plaques de garde, etc.

Total fr. 200,000

Les réparations exécutées aux anciens wagons à marchandises ont pour but non-seulement de les mettre à l'état d'entretien, c'est-à-dire, de renouveler les parties détériorées par l'usage ou par accident, mais, en outre, d'y apporter des améliorations considérables et par conséquent de leur donner une plus-value.

C'est ainsi que les anciens wagons de 4, de 4 $\frac{1}{2}$ et de 5 tonnes sont transformés en wagons pouvant porter six et même sept tonnes, ce qui équivaut à une augmentation de matériel. On fait également application à ces wagons du large écartement des buttoirs, afin de les mettre en rapport avec le matériel de la plupart des chemins de fer voisins.

Un wagon ainsi renouvelé peut être considéré comme valant un wagon neuf. La dépense varie de 150 à 400 francs selon l'espèce et l'état de vétusté du wagon, parce qu'on utilise une partie des bois et presque tous les ferrements. On sait qu'un wagon neuf coûtait de 1,500 à 1,600 francs par adjudication.

Pendant l'année 1853, douze à quinze cents anciens wagons auront été renouvelés; il en restera environ 2,200 qui devront successivement pendant l'année 1854 et une partie de 1855, subir des renouvellements analogues.

Il en résultera une augmentation de dépense de quatre à cinq cent mille francs au budget de l'entretien et des renouvellements. Mais cette dépense, inévitable du reste à cause de la vétusté de notre matériel, n'équivaudra pas au tiers de ce que coûterait un matériel neuf, si l'on se décidait à démolir les wagons usés au lieu de les transformer en utilisant immédiatement les matériaux susceptibles de réemploi.

ART. 65. — *Rèdevances aux compagnies.*

L'allocation votée au budget de 1855 est de fr. 116,000

La dépense totale s'élève, pour cette année, à 156,500

Il y a, par conséquent, une insuffisance de fr. 40,500

La balance des comptes établis pour l'exercice 1853 présente les résultats suivants :

Reliquat dû aux compagnies	fr. 234,398 99
A déduire :	
Reliquat dû à l'État par le chemin de fer rhénan, à imputer sur le budget des dépenses pour ordre	fr. 80,143 22
Différence	154,255 77
Somme allouée	116,000 00
Déficit	fr. 38,255 77
Par convention approuvée le 9 décembre 1853, la Société de Louvain à la Sambre a fourni à l'État un certain nombre de wagons dont l'emploi a occasionné, pour le mois de décembre, une dépense de	
	fr. 2,244 23
Insuffisance totale.	40,500 00

TROISIÈME SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 67. — *Salaire des agents payés à la journée et manœuvres.*

Somme demandée	fr. 271,000
La dépense s'élève à	964,500
L'allocation était de	693,500

Cette insuffisance provient, à concurrence de 22,100 francs, de ce que l'on a reporté de la locomotion, à charge de l'exploitation, le salaire des gardes-frein et des graisseurs, qui s'élève à 100,000 francs, tandis que le transfert de crédit ne s'est élevé qu'à 77,900 francs. (*Voir* l'explication donnée à l'art. 61 ci-dessus.)

Quant au surplus, il est à remarquer que déjà, en 1852, il y a eu insuffisance de 184,700 francs sur cette allocation.

L'augmentation de dépense, en 1853, n'est donc, en réalité, que de 64,200 francs et elle se justifie aisément par l'accroissement des transports, par l'exploitation de la section de Termonde à Alost et par l'obligation dans laquelle l'administration s'est trouvée d'augmenter, dans une certaine mesure, le salaire des ouvriers, par suite de la crise alimentaire.

ART. 68. — *Frais d'exploitation.*

Somme demandée	fr. 23,000
--------------------------	------------

Sous la dénomination de *frais d'exploitation*, on a formé, au budget de 1853, un article spécial de 181,790 francs, au moyen de parties de crédit prises sur les anciennes allocations de la locomotion et de l'exploitation. Cet article est destiné à solder les dépenses d'éclairage et de chauffage des gares, les loyers des bureaux

intérieurs pour marchandises, les objets de consommation et les ustensiles à l'usage des stations et des convois, tels que brosses, balais, pelles, cordes, bascules, lanternes, brouettes, savons, huile, etc.

Il était difficile d'évaluer exactement, *a priori*, quel serait le chiffre exact de dépenses aussi diverses. C'est ce qui explique l'insuffisance qui s'est révélée sur cette allocation. Cette insuffisance s'est trouvée encore aggravée par le renchérissement de la plupart des objets de consommation.

ART. 69. — *Camionage.*

Somme demandée	fr.	48,500
La dépense s'élève à	fr.	228,500
Le crédit porté au budget est de		180,000

Cette dépense n'est point facultative ; elle est couverte d'ailleurs par une recette correspondante.

En 1851, les frais de camionage se sont élevés à	fr.	203,600
En 1852, id.		218,600

ART. 70. — *Pertes et avaries.*

Somme demandée	fr.	18,000
L'allocation est de	fr.	20,000
On présume que la dépense s'élèvera pour 1853 à		38,000
Elle a dépassé 30,000 francs en 1852.		

Cet excédant de dépenses sur les prévisions est dû particulièrement à l'encombrement de marchandises de toute nature qui a existé, pendant les trois derniers mois de l'année, par suite des retards que les intempéries extraordinaires de la saison ont fait éprouver aux transports. Il en est résulté des avaries plus nombreuses que pendant les années précédentes.

QUATRIÈME SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 71. — *Traitement et indemnités.*

Somme demandée	fr.	4,000
--------------------------	-----	-------

ART. 72. — *Salaires des agents payés à la journée.*

Somme demandée		12,000
--------------------------	--	--------

ART. 73. — *Entretien.*

Somme demandée		3,000
Total	fr.	49,000

En 1851, on a porté, pour la première fois, au budget une allocation pour l'exploitation des télégraphes.

Elle s'élevait, comme aujourd'hui, à 44,000 francs pour le personnel (*traitements et salaires*), et à 9,000 francs pour l'entretien.

On comprend que ces crédits, qui n'étaient basés que sur les besoins du moment, c'est-à-dire d'un service encore très-restreint, soient devenus insuffisants, aujourd'hui que ce service a pris un développement considérable.

On sait, au surplus, que les recettes des télégraphes couvrent et au delà les intérêts et l'amortissement des frais d'établissement, ainsi que les dépenses d'exploitation.

CINQUIÈME SECTION. — SERVICE GÉNÉRAL (chemin de fer et télégraphes).

ART. 76. — *Matériel et fournitures de bureau.*

Somme demandée	fr. 77,200
La dépense s'est élevée à	fr. 193,944
Le crédit était de	118,744

L'insuffisance de ce crédit a déjà été constatée pour les exercices 1851 et 1852. Pour la première année, elle a été de 52,000 francs, et pour la deuxième de 20,000 francs. Elle sera, en 1853, de 77,200 francs, à cause de la dépense extraordinaire et toute spéciale qui résulte des frais de premier établissement du système Edmonson, pour les coupons de voyageurs (cette dépense s'élève à 33,000 francs), et des frais extraordinaires qui ont été la conséquence de l'introduction, à partir du 1^{er} juillet, du nouveau tarif pour les marchandises.

SEPTIÈME SECTION. — POSTES.

ART. 81. — *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.*

Somme demandée	fr. 40,000
--------------------------	------------

Il n'a pas été possible, en présence de la situation de plus en plus pénible d'un grand nombre de facteurs de ville et de facteurs ruraux, de maintenir les dépenses dans les limites du crédit. D'une part, il a été reconnu indispensable de scinder un certain nombre de tournées, dans le but d'éviter aux facteurs des fatigues excessives; et d'autre part, l'équité exigeait qu'une amélioration de position fût accordée à plusieurs facteurs dont le salaire (300 à 400 francs) était évidemment insuffisant.

ART. 82. — *Transport des dépêches.*

Somme demandée.	fr. 26,000
L'allocation est de	fr. 289,000

L'insuffisance de ce crédit provient des deux causes suivantes : 1° On n'avait prévu au budget qu'une somme de fr. 20,000, pour la construction et l'entretien des bureaux ambulants. La dépense s'élèvera en réalité à 55,000 francs. Elle a été, en 1850, de 40,000 francs, en 1851, de 57,540 francs et, en 1852, de 59,917 francs. 2° Une somme de 10,000 francs a été distraite de l'allocation ordinaire pour former à l'art. 83 du budget un crédit spécial destiné à la construction et à l'appropriation des locaux pour la poste à Beverloo et à la Louvière. Mais il est à remarquer que ce crédit spécial est temporaire et ne sera pas reproduit en 1854.

ART. 84. — *Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie.*

Somme demandée.	fr. 23,000
L'allocation est de.	fr. 155,000

L'insuffisance qu'elle présente provient de ce que la réduction de 20,000 francs, que présentait le projet de budget de 1853, relativement au budget de 1852 sur la dotation des chemins de fer, postes et télégraphes, a été reportée, en entier, lors du remaniement du budget en section centrale, sur l'art. 84, *Matériel des postes*.

Il était difficile que cette allocation, destinée à pourvoir aux besoins d'un service qui prend chaque année plus d'extension, pût supporter une réduction aussi considérable. Ce n'est même qu'en apportant beaucoup d'économie dans les dépenses qu'il a été possible d'éviter un déficit plus considérable.

Dépenses imprévues.

Une somme de fr. 24,027-50 est sollicitée sous cette rubrique ; d'une part pour le service du canal de Zelzaete, à concurrence de 22,807 francs, et d'autre part, pour la restitution à faire par le trésor, à l'ancienne caisse des pensions en faveur du personnel des chemins de fer et de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, de retenues effectuées sur le traitement de ce personnel et qui n'ont pas été versées à la caisse précitée.

Les circonstances qui ont obligé jusqu'ici le Gouvernement à solliciter des crédits supplémentaires pour l'entretien du canal de Zelzaete n'ont pas cessé d'exister ; force lui est donc bien, en l'absence d'une allocation budgétaire qui puisse supporter l'imputation de cette dépense, de réclamer encore, pour 1853, les fonds qu'elle nécessite.

Quant à la seconde partie du crédit mentionné ci-dessus, voici les motifs pour lesquels elle est réclamée. Aux termes de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1838 qui avait institué l'ancienne caisse des pensions pour le personnel des chemins de fer et de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, les traitements et suppléments de traitement ne devaient être mandatés au profit des titulaires qu'à concurrence des sommes auxquelles ils s'élevaient après déduction des retenues établies en faveur de la caisse de pensions précitée, et le montant des retenues à opérer pour le 4^e trimestre de 1838 devait être mandaté au profit de la commission administrative du fonds des veuves, en janvier 1839.

Ce n'est que récemment, à l'occasion de la vérification des opérations de cette

ancienne caisse, que l'on s'est aperçu de la non-exécution de la disposition en vertu de laquelle des retenues opérées à concurrence de fr. 1,220-50 auraient dû être mandatées au profit de la commission administrative. — L'absence au budget de 1858 de l'allocation nécessaire à cette liquidation semble en avoir été la cause. Il ne s'agit donc aujourd'hui que de la réparation d'une irrégularité ou d'un oubli dont il ne serait pas équitable que la caisse actuelle des veuves du Département des Travaux Publics, qui se trouve substituée à l'ancien fonds des pensions du chemin de fer, fût plus longtemps victime.

Telles sont, Messieurs, les diverses considérations pour lesquelles le Gouvernement, vient solliciter de la Législature les crédits supplémentaires détaillés ci-dessus ; elles vous engageront, j'aime à le croire, à les sanctionner par votre vote.

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 Département des Travaux Publics, des crédits supplémentaires à concurrence de un million cinq cent sept mille six cent cinquante-trois francs, quarante-six centimes (fr. 1,507,653-46) destinés à couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget des dépenses pour l'exercice 1853.

Ces crédits sont répartis de la manière suivante et rattachés aux divers services indiqués ci-après :

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 2. Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service. fr.	15,564 50
---	-----------

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSEES.

ART. 8 ^{ter} (nouveau). Première annuité due à la ville de Bruxelles pour distribution d'eau, d'après le nouveau mode, aux bâtiments civils situés en cette localité fr.	6,400 00	
— 9. Canal de Gand au Sas de Gand.	9,443 62	
— 17. Service de la Lys.	23,000 00	
— 20. Id. de la Dendre	1,159 04	
— 26. Canal de la Campine. . . .	1,189 00	
		<u>43,191 66</u>

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES.

1^{re} SECTION.

Voies et travaux.

ART. 37. Salaires des agents payés à la journée fr.	80,600 00	
A reporter . . . fr.	80,600 00	<u>58,736 16</u>

Reports . . . fr.	80,600 00	58,756 16
ART. 58. Matériaux, engins, outils et us-		
tensiles	22,000 00	
— 59. Travaux et fournitures . . .	128,000 00	
	<u>fr. 250,600 00</u>	

2° SECTION.

Traction et arsenal.

— 61. Salaires des agents payés à la		
journée	fr. 123,570 00	
— 62. Primes d'économie et de régu-		
larité	16,000 00	
— 63. Combustibles et autres consom-		
mations pour la traction des		
convois	113,500 00	
— 64. Entretien, réparation et renou-		
vellement du matériel . . .	585,000 00	
— 65. Redevances aux Compagnies .	40,500 00	
	<u>676,570 00</u>	

3° SECTION.

Mouvement et trafic.

— 67. Salaires des agents payés à la		
journée et des manœuvres . fr.	271,000 00	
— 68. Frais d'exploitation	25,000 00	
— 69. Camionage	48,500 00	
— 70. Pertes et avaries	18,000 00	
	<u>fr. 362,500 00</u>	

4° SECTION.

Télégraphes.

— 71. Traitements et indemnités des		
fonctionnaires et employés, fr.	4,000 00	
— 72. Salaires des agents payés à la		
journée	12,000 00	
— 75. Entretien	3,000 00	
	<u>fr. 19,000 00</u>	

5° SECTION.

Service général.

(Chemins de fer et télégraphes.)

— 76. Matériel et fournitures de bu-		
reau	fr. 77,200 00	
A reporter . . . fr.	1,365,870 00	58,756 16

Reports fr. 1,565,870 00 58,756 16

6° SECTION.

Postes.

ART. 81. Traitements et indemnités des	
facteurs et autres agents subal-	
ternes. fr.	
	10,000 00
— 82. Transports des dépêches . .	26,000 00
— 84. Matériel, fournitures de bureau,	
frais de loyer et de régie . .	25,000 00
	fr. 59,000 00
Total pour les six sections . . fr. 1,424,870 00	

CHAPITRE VII.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 87. Service du canal de Zelzacte	fr. 22,807 00
Restitution à l'ancienne caisse	
des pensions instituée en faveur	
du personnel des chemins de	
fer et de l'administration cen-	
trale du Département des Tra-	
vaux Publics, de retenues per-	
çues en son nom par le trésor.	
	1,220 50
	24,027 50
Ensemble fr. 1,507,653 46	

ART. 2.

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du trésor.

Donné à , le

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

Le Ministre d'État, Gouverneur du Brabant, chargé
temporairement du Département des Finances,

LIEDTS.



ANNEXE.

*État comparatif du prix des principaux matériaux, pendant les années
1852, 1853 et 1854.*

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	PRIX EN			Augmentation exprimée en tantèmes p. $\frac{1}{100}$ de		Observations.
		1852.	1853.	1854.	1853 sur 1852.	1854 sur 1852.	
Bois de chêne débité en longerons, traverses, etc.....	Mét. cube.	129 »	144 45	180 84	P. $\frac{1}{10}$	P. $\frac{4}{10}$	
Bois de chêne en madriers et plan- ches ordinaires.....	Id.	122 51	122 51	154 44	»	26	
Bois de sapin en poutres.....	Id.	55 60	56 59	81 03	5 $\frac{1}{2}$	51	
Boîtes à feu en cuivre rouge.....	Kilog.	3 75	394 et 4 39	4 52	{ 5 17	21	
Chaudières de locomotives en tôle..	Id.	» 82	1 20	1 »			
Caisses à eau en tôle pour locomotives.....	Id.	» 67	1 19	» 90	77 $\frac{1}{2}$	54	
Caisses à eau en tôle pour tenders.	Id.	» 48	» 70	» 70	46	46	
Fourniture et application de bandages aux roues de locomotives et tenders.....	100 kil.	77 90	84 90	104 »	9	55 $\frac{1}{2}$	
Fourniture et application de bandage aux roues de voitures.....	Roue.	74 »	84 11	103 »	15 $\frac{1}{2}$	42	
Parachèvement d'essieux de voitures.....	Pièce.	3 98	8 »	6 98	34	17	
Bandages de roues de voitures.....	100 kil.	^(a) 56 »	»	45 »	»	23	(a) En 1850.
Bandages de roues de locomotives et tenders.....	Id.	^(b) 56 »	»	55 »	»	55	(b) Id.
Tubes bouilleurs en laiton pour locomotives.....	Kilog.	2 47	3 08	3 10	25 $\frac{1}{2}$	25 $\frac{1}{2}$	
Plomb en saumons.....	100 kil.	45 »	50 »	56 »	16 $\frac{1}{2}$	50	
Étain Banca.....	Id.	208 »	253 »	523 »	15	56	
Cuivre rouge en feuilles.....	Id.	258 »	280 »	345 »	17 $\frac{1}{2}$	45	
Id. barres.....	Id.	283 »	280 »	530 »	»	23	
Soudure de cuivre.....	Id.	168 »	160 »	200 »	»	19	
Cuivre rosette de Drontheim.....	Id.	274 50	590 »	529 »	9 $\frac{1}{2}$	20	
Fer étiré pour grilles de locomotives.	Id.	15 50	20 »	23 »	47 $\frac{1}{2}$	83	
Id. d'angle.....	Id.	20 »	30 »	55 »	30	63	
Id. en barres.....	Id.	16 »	25 »	27 »	56 $\frac{1}{2}$	69	

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	PRIX EN			Augmentation exprimée en centimes p. 100 de		Observations.
		1852.	1853.	1854.	1853 sur 1852.	1854 sur 1852.	
Tôles brutes.....	100 kil.	28 47	56 »	48 »	P. 100 26½	P. 100 68½	
Boulons pour locomotives.....	Kilog.	1 65	1 60	1 97	»	19	
Id. voitures.....	Id.	» 57	» 60	1 »	5½	75½	
Huile de graissage pour locomotives.	Id.	» 82½	» 88	1 04	7	26	
Id. colza épuré.....	Id.	» 78	» 82½	1 04	5½	35½	
Id. palmier pour la graisse ..	Id.	» 76	1 24	1 25	63	64½	
Id. dégras.....	Id.	» 84	» 78	1 »	»	19	
Id. lin.....	Id.	» 76	» 75	» 78	»	5	
Suif pour la graisse.....	Id.	» 80	1 10	1 54	37½	67½	
Dechet de coton.....	Id.	» 46	» 69	» 59	50	28	
Rottinghs pour les paniers à coke.	100 kil.	44 90	45 90	50 »	»	12	
Pièces en fonte grise ouvrée.....	Id.	15 60	16 75	20 85	7½	54	
Fonte en gueuse.....	Id.	9 80	11 70	»	19	»	
Essieux droit des supports pour locomotives.....	Id.	(a) 57 70	85 50	95 »	»	152	(a) En 1850.
Tendeurs pour voitures.....	Pièce.	8 45	9 »	11 40	6½	55	
Tirants à crochet pour voitures...	Id.	6 25	10 »	10 »	60	60	
Boîtes en fonte pour ressorts de traction, n° 1.....	Id.	»	2 40	5 »	»	(b) 25	(b) En 1851 sur 1853.
Boîtes en fonte pour ressorts de traction, n° 2.....	Id.	»	2 80	5 »	»	(c) 7	(c) Id.
Boîtes en fonte pour ressorts de choc, n° 1.....	Id.	»	15 »	18 »	»	(d) 20	(d) Id.
Toile à voile de 0m,60.....	Mèt. cour.	1 15	1 »	1 55	»	15½	
Id. 2m,70.....	Id.	»	5 »	5 75	»	15	(e) Id.
Chanvre fin.....	Kilog.	1 48	1 50	1 50	1½	1½	
Ficelle.....	Id.	1 40	1 55	1 55	»	11	
Cordes goudronnées pour douane.	Id.	» 80	» 84	1 »	5	25	
Cordes de chanvre diverses.....	Id.	» 77½	» 85	1 10	7	42	
Filasse.....	Id.	» 67½	» 62	» 95	»	41	
Falots.....	Pièce.	» 34	» 45	» 56	52	7	
Chandelles.....	Kilog.	1 »	1 10	1 50	10	50	
Sel de soude.....	Id.	» 57	» 55	» 58	»	5	
Minium ordinaire.....	Id.	» 54	»	» 68	»	26	
Gomme Copal.....	Id.	5 75	6 50	8 »	15	59	
Vert d'Amérique.....	Id.	» 64	» 56	» 62	»	(f) 11	(f) De 1854 sur 1853.
Essence de térébenthine.....	Id.	» 68	» 89	1 18	52½	73½	
Essieux coudés pour locomotives..	Id.	2 50	2 75	5 »	10	20	

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉS.	PRIX EN			Augmentation exprimée en centèmes p. o/o de		Observations.
		1852.	1853.	1854.	1853 sur 1852.	1854 sur 1852.	
Vachettes de Hongrie pour lanières.	Pièce.	17 50	16 »	18 »	P. o/o »	P. o/o 5	
Vachettes noires pour réparer les bâches	Id.	18 70	21 90	24 80	17½	31	
Crin frisé.....	Kilog.	5 50	5 40	5 53	»	1½	
Roues de wagons.....	Roue.	120 »	160 »	160 »	53½	33	
Coke : Fourniture à Manage.....	1,000 kil.	16 »	16-50 à 17	23 80	5	59	
Id. Id. Ans.....	Id.	14 08	17 40	27 80	23¾	95	
Id. Id. Verviers.....	Id.	14 »	17 63	23 50	26½	82	
Id. Id. Liège.....	Id.	14 »	17 80	25 30	27	82	
Id. Id. Namur.....	Id.	16 88	16 77	23 50	1¼	54	
Charbon pour fabrication du coke :							
Fourniture à Boussu.....	Mèt. cube.	9 40	9 60	13 50	2	63	
Id. Manage.....	Id.	8 70	9 50	13 60	9	80	
Id. Ans.....	Id.	8 40	8 73	»	4¼	(a) 4	(a) De 1853 sur 1852.
Houille en roche pour forges à Ans.	1,000 kil.	13 85	16 49	21 40	19	53	
Houille pour bureaux, salles, etc., à Ans.....	Mèt. cube.	7 50	8 23	13 50	10	107	
Houille pour bureaux, salles, etc., à Boussu.....	Id.	8 82	9 60	14 »	9	59	
Houille pour bureaux, salles, etc., à Manage.....	Id.	7 23	8 50	14 »	17½	95	
Houille pour les machines des plans inclinés à Haut-Pré.....	Id.	6 23	6 47	10 »	5½	60	
Rails en fer laminé	1,000 kil.	18 »	22 53	23 13	24	29	Pris sur les lieux de production.
Coussinets en fonte	Id.	12 80	14 70	17 50	13	57	Id.
Coins en bois de chêne.....	1,000 pièces	90 »	97 50	123 »	8⅓	40	
Plates-formes.....	Pièce.	2,843 »	3,400 »	3,260 »	19½	14	
Excentriques.....	Id.	220 »	503 »	313 »	38½	44	
Billes.....	Id.	4 50	4 90	4 80	14	13	
Briques.....	1,000 pièces	11 »	13 »	13 »	18	56	
Pierre de taille	Mèt. cube.	80 »	100 »	100 »	25	23	
Pavés.....	1,000 pièces	80 »	90 »	100 »	12½	25	
Chaux	Mèt. cube.	8 »	8 »	10 »	»	25	
Zinc n° 14.....	Id.	4 50	5 50	6 »	22¼	53	