

(1)

(N° 155.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 AVRIL 1855.

Crédit supplémentaire de fr. 2,012,410-89 au budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1854.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Législature n'accueille généralement qu'avec peu de faveur les demandes de crédits supplémentaires qui lui sont présentées ; chaque fois, que de semblables demandes ont été soumises à son appréciation, elles ont fait naître des critiques basées particulièrement sur les inconvénients qu'offrent ces crédits au point de vue de la comptabilité de l'État. Mais chaque fois aussi, et surtout à propos de crédits tels que ceux qui figurent dans le projet de loi ci-joint, à côté de la critique, on a vu se produire la reconnaissance de ce fait : que les crédits supplémentaires sont une conséquence inévitable de l'obligation imposée aux Départements ministériels de présenter leur budget respectif dix mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Il semble d'ailleurs que le Département des Travaux Publics, moins que tout autre Département ministériel, devrait être exposé aux critiques qui sont formulées d'ordinaire à l'occasion des demandes de crédits supplémentaires.

En effet, si l'on veut bien tenir compte de la très-grande subdivision du budget des Travaux Publics, de la nature essentiellement variable des dépenses, de la diversité des causes fortuites qui peuvent exercer une influence considérable sur ces dépenses, enfin du chiffre élevé que présente le total du budget, on reconnaîtra qu'il est pour ainsi dire impossible, en ce qui concerne particulièrement le Département des Travaux Publics, d'éviter complètement le recours aux crédits supplémentaires.

Pour se mettre en garde contre toutes les éventualités possibles, pouvant se produire dans le cours d'un exercice ; pour n'être pris au dépourvu sur aucun des nombreux articles du budget, il faudrait commencer par porter à un chiffre excessif la plupart des dépenses principales, sauf à laisser ensuite une bonne partie des crédits sans emploi. On arriverait ainsi, sans utilité réelle, à un total énorme. Déjà, qu'on veuille bien le remarquer, dans l'état actuel des choses, il

reste annuellement sans emploi, sur le budget des Travaux Publics, une somme d'environ 500,000 francs, qui retourne au trésor.

Pour équilibrer un budget de dépenses établi de cette façon, et susceptible de se prêter aux éventualités si diverses qui peuvent se produire inopinément dans le cours d'une année, il faudrait nécessairement élever en proportion le chiffre du Budget des voies et moyens, et créer des ressources pour beaucoup de besoins éventuels, qui probablement ne se produiraient pas. N'est-il pas vrai qu'un tel système présente des inconvénients bien plus nombreux et bien plus graves que ceux qui peuvent résulter de la nécessité où se trouve le Gouvernement de demander à la Législature un supplément aux crédits votés au budget annuel, celui-ci étant établi avec toute la précision et toute l'exactitude désirables?

C'est le service du chemin de fer qui figure toujours pour la plus forte part dans les crédits supplémentaires, cela tient à la nature même des dépenses de ce service et aussi à l'impossibilité où l'on est de préciser, longtemps d'avance, l'importance du trafic pendant la durée d'un exercice. On le comprend, les dépenses suivent, dans une certaine mesure, l'accroissement des transports effectués par le chemin de fer. Mais si, pour cette cause, les dépenses viennent à dépasser les prévisions, il semble qu'il n'y a pas là sujet de plainte. Car, on le sait, une augmentation de trafic amène une augmentation de recette, bien supérieure à l'accroissement de dépense qu'elle nécessite. Or, quand, pour éviter tout mécompte, le Gouvernement fixe à un chiffre modéré l'évaluation du produit du chemin de fer, il calcule la dépense en proportion; il est donc tout naturel que si, par des circonstances heureuses sur lesquelles la prudence ne permettait pas de compter, les prévisions, quant au produit, sont notablement dépassées, il est naturel, disons-nous, qu'en pareil cas, les dépenses dépassent aussi les prévisions. Ce cas s'est présenté pour l'année 1854, puisque la recette du chemin de fer a dépassé de 5,768,000 francs l'évaluation portée au Budget des voies et moyens. Ceci explique et justifie, en grande partie du moins, la demande de crédit supplémentaire présentée aujourd'hui en ce qui touche le chemin de fer.

Il semble superflu de s'arrêter plus longuement sur ce sujet, en présence surtout des considérations qui ont été déjà exposées à la Chambre à diverses reprises et notamment dans l'Exposé des motifs à l'appui du crédit supplémentaire au Budget des Travaux Publics de l'exercice 1853 (n° 197 des Documents publiés par la Chambre des Représentants, session de 1853-1854).

Le projet de loi ci-joint contient deux catégories distinctes de crédits, les uns sont destinés à solder quelques créances arriérées, se rapportant à des exercices clos (1853 et antérieurs); ils s'élèvent à fr. 66,524 22

Les autres ont pour objet de couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget de 1854, à concurrence de 1,946,086 67

Ensemble fr. 2,012,410 89

Exercices clos.

Les créances qui restent à liquider sur des exercices clos, 1853 et antérieurs, sont généralement et surtout en ce qui concerne le service des travaux hydrau-

liques, le résultat d'instances judiciaires par suite desquelles des frais ont été mis à la charge de l'État et n'ont pu être liquidés avant la clôture des exercices sur lesquels ils auraient dû être imputés.

Ces créances s'appliquent :

1°	A l'administration des ponts et chaussées, pour.	fr.	23,547 70
2°	— des chemins de fer, etc., pour.		40,082 71
3°	— en général (<i>Dépenses imprévues et pensions</i>), pour.		895 81
Total.			fr. 66,524 22

Elles se répartissent comme suit :

Exercice 1837	. . . . . fr.	868 81
1839	. . . . .	504 »
1841	. . . . .	162 90
1845	. . . . .	11 57
1844	. . . . .	81 83
1846	. . . . .	152 01
1847	. . . . .	1,149 30
1848	. . . . .	138 59
1850	. . . . .	2,611 29
1851	. . . . .	9,310 66
1852	. . . . .	6,537 31
1853	. . . . .	44,793 95
Total égal.		fr. 66,524 22

L'annexe, litt. A, renferme, au surplus, tous les renseignements nécessaires à l'appréciation de la nature et des causes du défaut de liquidation, en temps utile. de celles de ces créances relatives au service des travaux hydrauliques; les mêmes renseignements seront fournis ultérieurement à la Législature quant aux créances qui s'appliquent à l'administration des chemins de fer.

Exercice 1854.

Ainsi que l'observation en a été faite au commencement de cet exposé, quels que soient les inconvénients qui s'attachent aux crédits supplémentaires, quelque désireux que soit le Département des Travaux Publics, en particulier, de les éviter le plus possible, ces crédits étant inhérents à la nature même des services dont il a l'administration, on ne peut raisonnablement y trouver un argument sérieux contre les prévisions qu'il soumet annuellement à la Législature par la loi de budget. Mais une obligation qui lui incombe, c'est de s'efforcer de restreindre autant que possible le champ ouvert aux éventualités de l'avenir, et, dans ce but, de tenir compte des faits accomplis, ainsi que des circonstances qui, influant sur les sources de la prospérité publique, sont de nature à modifier les besoins particuliers des diverses branches de l'administration. Le tableau suivant est la meilleure preuve que le Département des Travaux Publics puisse offrir du soin qu'il a apporté à l'appréciation de ces besoins pour l'exercice 1853.

Comparaison entre les allocations du budget de 1854, augmentées des crédits supplémentaires pétitionnés, et les crédits votés au budget de l'exercice 1855.

SERVICES.	Articles du budget.	BUDGET DE 1854.			ALLOCATIONS du budget DE 1855.	DIFFÉRENCES AU BUDGET DE 1855.	
		Allocations primitives.	Crédits supplémentaires proposés.	TOTAL.		Augmenta- tion.	Diminution.
ADMINISTRATION CENTRALE.							
Frais de route et de séjour, etc.	3	27,600	2,087 30	29,687 30	27,600	"	2,087 30
Salaires des hommes de peine, etc.	4	24,400	3,892 67	28,292 67	26,400	"	1,892 67
PONTS ET CHAUSSÉES.							
Canal de Pommerœul à Antoing	13/15	81,800	8,964 80	90,764 80	81,800	"	8,964 80
— de Gand à Ostende	24/27	49,100	21,018 85	71,018 85	120,003	48,984 15	"
— lateral à la Meuse	32/35	36,050	2,621 77	39,571 77	36,930	"	2,641 77
Polder de Lillo	37/00	2,000	7,000 "	9,000 "	"	"	9,000 "
Côte de Blankenberghe	40/15	127,200	771 87	127,971 87	137,900	9,928 13	"
CHEMINS DE FER, ETC.							
<i>Voies et travaux :</i>							
Salaires	58/02	1,177,400	52,000 "	1,229,400 "	1,250,000	20,600 "	"
Matériaux, engins, etc.	59/63	1,360,000	500 "	1,360,500 "	1,360,000	"	500 "
— Travaux et fournitures.	60/64	363,000	75,000 "	438,000 "	466,000	28,000 "	"
<i>Traction et arsenal :</i>							
Salaires	62/66	1,418,000	121,000 "	1,539,000 "	1,570,000	31,000 "	"
Primes d'économie et de régularité	63/67	30,000	59,000 "	89,000 "	50,000	"	39,000 "
Combustibles, etc.	64/68	1,500,000	174,000 "	1,734,000 "	1,776,000	42,000 "	"
Entretien, etc.	65/69	918,710	582,000 "	1,500,710 "	1,500,000	"	710 "
Redevances aux Compagnies	66/70	90,000	185,000 "	275,000 "	275,000	"	"
<i>Mouvement et trafic :</i>							
Traitement, etc.	67/71	771,500	20,500 "	801,000 "	806,500	5,500 "	"
Salaires	68/72	823,500	200,000 "	1,113,500 "	1,066,400	"	47,100 "
Frais d'exploitation	69/73	181,790	99,500 "	281,290 "	286,000	4,710 "	"
Camionage	70/74	220,000	20,000 "	240,000 "	240,000	"	"
Pertes et avaries	71/75	20,000	40,000 "	60,000 "	40,000	"	20,000 "
<i>Télégraphes :</i>							
Traitement, etc.	72/76	50,000	10,500 "	60,500 "	70,000	9,500 "	"
Salaires	73/77	9,000	6,800 "	15,800 "	18,000	2,200 "	"
Entretien.	74/78	12,000	1,500 "	13,500 "	15,000	1,500 "	"
<i>Service en général :</i>							
Traitements	75/79	28,550	3,300 "	31,850 "	28,550	"	3,300 "
Matériel	77/81	120,000	62,000 "	182,000 "	150,000	"	32,000 "
<i>Postes :</i>							
Traitement	81/85	500,000	15,400 "	515,400 "	520,000	4,600 "	"
Transport des dépêches	83/87	289,000	18,000 "	307,000 "	300,000	"	7,000 "
Matériel	84/88	155,000	9,000 "	164,000 "	165,000	1,000 "	"
DÉPENSES IMPRÉVUES.		10,446,500	1,901,257 26	12,347,757 26	12,383,083	209,522 28	174,196 54
Canal de Selsaete			(a) 44,829 41				35,325 74
				Augmentation au budget de 1855			

(a) Il n'existe pas d'allocation au budget pour ce service; un crédit supplémentaire est demandé chaque année; on ne peut donc pas faire entrer la somme de fr. 44,829-41 en ligne de compte, puisqu'un crédit devra être sollicité en 1855 pour le même objet.

Il est probable, pour ne pas dire certain, qu'il en sera de quelques-uns des crédits, votés pour l'exercice 1855, comme de ceux qui ont été alloués pour les exercices précédents, c'est-à-dire que ces crédits ne peuvent pas être considérés dès à présent comme définitifs ; mais au moins le tableau qui précède prouve-t-il que, dans la fixation des allocations votées au budget de 1855, il a été tenu compte des divers éléments sur lesquels doivent être établis les besoins probables de l'avenir. Ainsi, pour ne parler que des services dépendants du chemin de fer, la plupart d'entre eux occasionnent des dépenses qui, nous l'avons dit, doivent nécessairement suivre la progression du trafic, du prix des matières premières, du combustible, etc. De là, augmentation au budget de 1855, comparé à celui de 1854 (y compris les crédits supplémentaires), des allocations relatives aux travaux et fournitures, au combustible, aux frais d'exploitation, aux salaires des ouvriers employés à l'entretien des voies, etc.

Quant aux insuffisances que présente le budget de 1854, les explications qui vont suivre permettront d'en apprécier les causes, en même temps qu'elles contiendront la justification des crédits demandés pour les couvrir.

Administration centrale.

ART. 3. *Frais de route et de séjour.* Insuffisance fr. 2,087 50

Il est impossible de proportionner toujours exactement le chiffre de l'allocation affectée à cette nature de dépenses aux exigences éventuelles du service ; on comprend, dès lors, que cette allocation doive être parfois dépassée.

ART. 4. *Salaires des hommes de peine, etc.* Insuffisance fr. 3,892 67

De même qu'au budget de 1854, il n'avait été pétitionné à celui de l'exercice 1855 qu'un crédit de 24,400 francs ; mais, lors de l'examen de ce dernier en section centrale, une augmentation de 4,000 francs a été sollicitée par le Gouvernement, afin de permettre à l'administration de pourvoir à la dépense supplémentaire à résulter du faible accroissement des salaires que la cherté excessive des denrées alimentaires avait fait un devoir d'allouer aux gens de service ; et en faisant cette demande à la section centrale, celle-ci avait été informée que, par suite de cette mesure, le budget de 1854 présenterait déjà un déficit d'environ 4,000 francs qu'il faudrait combler au moyen d'un crédit supplémentaire. Bien que la section centrale ait cru ne devoir allouer qu'une augmentation de 2,000 francs, elle n'a point critiqué la mesure que l'humanité avait conseillée à l'administration ; et, dès lors, il est permis de croire que les Chambres trouveront, dans les motifs qui ont guidé celle-ci, une justification suffisante du faible supplément de dépense résultant de l'acte qu'elle a posé.

Ponts et chaussées.

SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 13. *Canal de Pommerœul à Antoing.* Insuffisance fr. 8,964 80

Ce déficit provient, en grande partie, de ce que l'alimentation du canal de

Pommerœul à Antoing, par les machines à vapeur établies à Blaton, à donné lieu, en 1854, à une dépense inusitée.

Il avait été réservé, sur le crédit voté, une somme de 18,000 francs, pour couvrir les frais d'alimentation et d'éclairage des écluses ; mais, par suite des sécheresses non interrompues, qui ont duré pendant une grande partie de l'été et qui ont épuisé presque totalement les sources dont les eaux contribuent à l'alimentation du canal, il a fallu faire un grand usage des machines à vapeur ; et, de ce chef seul, les prévisions ont été dépassées d'environ 9,000 francs. — Cette circonstance exceptionnelle justifie suffisamment la demande de crédit dont le chiffre est indiqué plus haut.

ART. 24. *Canal de Gand à Ostende*. Insuffisance. . . . fr. 21,918 83

Le découvert, que présente cet article, provient de la dépense supplémentaire à laquelle ont donné lieu les travaux qu'il a fallu exécuter au siphon du Poddegat, par suite d'un accident qui, survenu dans la nuit du 12 au 13 octobre 1854, a exposé la contrée environnante à une inondation désastreuse et entravé la navigation. A cette époque, l'eau du canal se trouvait à la cote de 17 pieds, c'est-à-dire à deux mètres environ au-dessus du niveau du sol adjacent. Il fut constaté qu'il existait des affouillements de plusieurs mètres de profondeur sous le corps du siphon et que, par là, il y avait communication du canal avec les polders, l'eau ayant produit de profondes excavations sous le corps même des digues. Des efforts prompts, actifs et bien entendus ont heureusement permis de conjurer le danger ; on est parvenu à prévenir la rupture des digues du canal et à soustraire les localités riveraines à l'irruption des eaux ; on a pu aussi rétablir en peu de temps la navigation. Mais, pour atteindre ce double résultat, il a fallu nécessairement prendre des mesures qui ont fait peser sur le budget une dépense tout-à-fait imprévue. Les travaux exécutés ont consisté en terrassements destinés à l'établissement de batardeaux avec deux têtes du siphon, au comblement des excavations et à la restauration des digues du canal. Il a fallu, en outre, élever et jeter dans le canal les eaux qui ne pouvaient plus s'écouler par le siphon ; ce travail a été exécuté, d'abord au moyen de vis d'archimède et ensuite à l'aide d'une machine à vapeur acquise, à cet effet, pour compte de l'État.

De ces diverses circonstances, il est résulté une dépense qui, en y ajoutant celle qui a été faite pour conserver en bon état d'entretien, jusqu'au 31 décembre 1854, les ouvrages exécutés provisoirement et pour maintenir en activité jusqu'à cette date, la machine à vapeur d'épuisement s'est élevée à une somme de 25,300 francs.

ART. 32. *Canal latéral à la Meuse*. Insuffisance fr. 2,621 77

Le crédit voté, au budget de 1854, pour l'entretien ordinaire de cette voie de navigation avait été bien établi, mais les filtrations des eaux du canal ayant causé quelques préjudices à une propriété privée dans la commune de Hermalle sous Argenteau, le propriétaire a intenté à l'État une action en dommages-intérêts qui s'est terminée par une transaction. C'est de ce chef que le crédit ordinaire affecté au canal latéral à la Meuse a laissé un découvert équivalent à l'allocation indiquée ci-dessus.

ART. 37. *Polder de Lillo*. Allocation demandée fr. 7,000 »

Une somme de 9,949 francs avait été comprise au crédit supplémentaire présenté à la Chambre des Représentants le 24 mars 1851 (n° 163 des Documents parlementaires, session de 1851-1852), dans le but de terminer par voie de transaction le procès intenté à l'État par le sieur Arie Dekker et C^e, entrepreneurs du réendiguement du polder de Lillo, à raison du retard qu'ils prétendaient avoir été apporté à la liquidation du prix de leur entreprise. La section centrale, chargée de l'examen de ce projet de crédit, n'a pas cru devoir accueillir l'article relatif au polder de Lillo, parce qu'aucune transaction n'étant encore intervenue, elle craignait que le vote anticipé du crédit de 9,949 francs, n'engageât les intéressés à accroître leurs prétentions. Elle conclut donc en proposant de tenir la question en suspens afin de laisser au Ministre toute latitude pour obtenir, dans la transaction, le meilleur résultat possible pour le Trésor public. Le Gouvernement se rallia à ces conclusions. Depuis lors, des ouvertures nouvelles ont été faites aux demandeurs, et elles ont eu pour résultat d'engager ceux-ci à réduire leurs prétentions à 7,000 francs. La section centrale n'ayant ajourné le vote du crédit de 9,949 francs que parce qu'elle craignait que le Gouvernement n'aurait pas pu traiter à ce prix, il n'est pas douteux que les Chambres ne ratifient la transaction qui vient d'être passée et dont le résultat est une diminution de près de 3,000 francs sur le chiffre primitif.

ART 40. *Côte de Blankenberghe*. Insuffisance fr. 774 87

L'allocation votée au budget étant de 127,200 francs, il n'est pas surprenant que les prévisions aient été dépassées de la faible somme indiquée ci-dessus et dont l'emploi, du reste, est justifié par l'exécution de travaux tout à fait indispensables.

CHAPITRE IV.

Chemins de fer, postes et télégraphes.

L'insuffisance des crédits, alloués pour les services des chemins de fer, postes et télégraphes au budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1854, s'élève à la somme de un million huit cent cinquante-quatre mille francs (fr. 1,854,000).

Cette insuffisance peut paraître considérable au premier abord; mais si l'on tient compte du renchérissement de tous les objets de consommation qui, d'après les renseignements déjà fournis à la Chambre⁽¹⁾ a fait peser, sur l'exercice 1854, une charge extraordinaire de près de 1,500,000 francs; si l'on tient compte de l'accroissement énorme du trafic, qui est pour 1854 sur 1853, en voyageurs de 225,000; en marchandises de plus de 500,000 tonnes, en recettes de 3,000,000 de francs; si l'on tient compte enfin de ce que l'augmentation des frais

(¹) Voir le tableau des prix de 1852, 1853 et 1854, annexé au Document parlementaire, n° 197, session de 1853-1854, ainsi que la note fournie à la section centrale chargée de l'examen du budget de 1855, p. 23, Document n° 50, session de 1854-1855.

d'exploitation est une nécessité que tous les chemins de fer, que toutes les industries ont eu à subir, surtout en 1854, on est amené à reconnaître que, dans de semblables conditions, un crédit supplémentaire se justifie complètement.

Ajoutons, et cette considération est peut-être la plus importante, que ce crédit supplémentaire, loin de créer un déficit, en altérant la balance des prévisions de dépenses et de recettes pour l'exercice de 1854, laisse encore, au contraire, une recette imprévue de plus de 2,500,000 francs dans les caisses du Trésor.

En effet, la loi des voies et moyens, pour 1854, évaluait la recette :

Pour le chemin de fer, à	fr.	18,000,000
Pour la poste, à		3,540,000
Pour les télégraphes.		175,000
Total.		<u>fr. 21,715,000</u>

Les recettes ont été :

Pour le chemin de fer, de	fr. 21,768,000, soit en plus.	fr. 3,768,000
Pour la poste.	4,042,000 —	502,000
Pour les télégraphes.	278,000 —	103,000
Total.		<u>fr. 26,088,000 —</u>

D'autre part, les dépenses inscrites au budget avaient été fixées :

Pour le chemin de fer, à	fr. 9,459,670	
Pour la poste, à	1,629,000	
Pour les télégraphes, à	71,000	
Total.		<u>fr. 11,159,670</u>

Elles se sont élevées :

Pour le chemin de fer, à	fr. 11,260,470, soit en plus.	fr. 1,800,800
Pour la poste, à	1,671,400 —	42,400
Pour les télégraphes, à	89,800 —	18,800
Total.		<u>fr. 13,021,670 —</u>

Il résulte de ces chiffres, que les prévisions de recettes ont été dépassées de fr. 4,373,000
tandis que les prévisions de dépenses ne l'ont été que de fr. 1,862,000

Boni. fr. 2,511,000

Dans ce boni, le chemin de fer figure pour fr. 1,967,200
— la poste, pour 459,600
— les télégraphes, pour 84,200

Total égal. fr. 2,511,000

Ainsi donc, malgré le crédit supplémentaire, un excédant de plus de deux millions cinq cent mille francs sur les prévisions des recettes a été acquis au Trésor.

A ces considérations générales, nous ajouterons des explications spéciales pour chacune des sommes à rattacher aux divers articles du budget concernant les chemins de fer, postes et télégraphes.

1^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 58. *Salaires des agents payés à la journée.*

Somme demandée	fr.	52,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		1,177,400	»
		<hr/>	
Total de la dépense	fr.	1,229,400	»
Dépense en 1853		1,256,957	51
		<hr/>	
Donc en moins en 1854	fr.	27,557	51

La réduction de dépense en 1854, relativement à 1853, provient, en grande partie, de l'économie réalisée par l'emploi de femmes d'ouvriers de la route, comme gardes barrières. Cette mesure a été introduite depuis plusieurs années dans un grand nombre d'exploitations. L'avantage qui en résulte est double; d'une part, l'administration obtient pour 50 centimes un service qui lui coûtait fr. 1-40 à 2 francs par jour, et, d'autre part, elle améliore la condition de la famille de l'ouvrier par le supplément de 50 centimes alloué à sa femme.

ART. 59. *Matériaux, engins, etc.*

L'allocation de 1,360,000 francs votée au budget de 1854, présente une insuffisance de 500 francs.

ART. 60. *Travaux et fournitures.*

Somme demandée	fr.	75,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		363,000	»
		<hr/>	
Total de la dépense	fr.	438,000	»
Somme dépensée en 1853		550,799	70
		<hr/>	
Soit en moins en 1854	fr.	112,799	70

Cette diminution provient de ce que dans la dépense, de 1853, figurait un crédit spécial de 100,000 francs pour la reconstruction des ponts d'Ath.

2^e SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.

ART. 62. *Salaires des agents payés à la journée.*

Somme demandée	fr.	121,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		1,418,000	»
		<hr/>	
Total de la dépense	fr.	1,539,000	»
Somme dépensée en 1853		1,463,914	83
		<hr/>	
Soit en plus en 1854	fr.	75,085	17

Les causes principales de l'insuffisance proviennent :

1° De l'extension considérable des transports. Le nombre des locomotives-lieues s'est accru en 1854, sur 1853, de 22 p. %; il était en 1853 de 1,112,684; il atteindra en 1854, près de 1,400,000;

2° De l'accroissement des réparations au matériel en raison de son ancienneté et du travail qu'il a dû effectuer;

3° De la nécessité d'augmenter le salaire de certains ouvriers de métier, afin de ne pas les voir enlever par l'industrie privée.

ART. 65 *Primes d'économie et de régularité.*

Somme demandée fr.	59,000 »
Crédit alloué au budget de 1854	50,000 »
Total de la dépense fr.	89,000 »
Somme dépensée en 1853	43,265 26
En plus en 1854. fr.	45,734 74

Cette dépense est variable; elle augmente en raison de la régularité apportée dans le service des convois et de l'économie obtenue dans la consommation du combustible.

La comparaison du parcours des locomotives et de la consommation, pendant un trimestre des années 1853 et 1854, fera mieux apprécier l'utilité des primes par les économies qui en résultent :

Pendant le 2 ^e trimestre 1854, les locomotives ont parcouru .	553,017 lieues
Id. 1853, id.	260,767 id.
Soit en plus, pendant le 2 ^e trimestre 1854	292,250 lieues

ou un accroissement de parcours de 28 p. %.

Pendant le 2^e trimestre 1854, la consommation totale du combustible a été de 14,853,185 kilog.

Pendant le 2^e trimestre 1853, de 13,776,490 id.

Soit en plus pendant le 2^e trimestre 1854 1,076,695 kilog.

ou moins de 8 p. % d'augmentation.

La consommation moyenne, par lieue de parcours des locomotives pendant les deux périodes, a été, en 1853, de 52^{kil},83
en 1854, de 44^{kil},34

L'économie réalisée, en 1854, par les primes est donc de 8 kil. 49 cent. par lieue de parcours des locomotives.

En 1840 et 1841, avant l'introduction des primes, la consommation était de 98 kil. 15 par lieue de parcours.

ART. 64. Combustible et autres consommations pour la traction des convois.

Somme demandée	fr.	174,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		1,560,000	»
		Total	fr. 1,734,000 »
Somme dépensée en 1855		1,114,567	76
En plus en 1854.	fr.	619,432	24

La dépense se décompose de la manière suivante :

Combustible : houille, coke, bois d'allumage, etc.	fr.	1,559,645	»
Huile, suif, graisse, etc.		194,555	»

Le prix moyen du combustible qui, en 1855, a été de . . . fr. 15 71
par tonne, s'est élevé, en 1854, à 22 50

Il a été consommé en 1854, 66,400 tonneaux pour un parcours d'environ 1,400,000 lieues.

L'augmentation de dépense, en 1854, relativement à 1855, du chef de la hausse des prix seulement, est donc de plus de 430,000 francs (66,400 t. \times 6.79).

L'accroissement de la dépense est aussi la conséquence inévitable de l'augmentation du parcours du matériel par suite de l'extension des transports. Ainsi, il est bien évident que, si les machines ont dû parcourir en 1854 environ 275,000 lieues de plus qu'en 1855, il a dû en résulter une augmentation de dépense que l'on peut évaluer à plus de 230,000 francs (275,000 lieues \times 44.54 \times 0,0225).

Le relevé des quantités et des prix des huiles, mises en consommation en 1854, comparés aux fournitures et aux prix de 1855, justifie le chiffre de la dépense.

NATURE DES OBJETS.	QUANTITÉS LIVRÉES		PRIX		DÉPENSE EN 1855.	DÉPENSE EN 1854.
	EN 1855.	EN 1854.	EN 1855.	EN 1854.		
Huile de graissage pour locomotives.	Kilog. 90,000	Kilog. 95,000	» 88	1 04 à 1 09½	79,160	» 101,750
Suif de bœuf fondu	40,000	60,000	1 10	1 54	44,000	» 80,400
Huile de palmier	5,091	8,500	1 24	1 25	6,512 84	» 10,875
Sel de soude	1,855	5,300	» 55	» 58	471	» 1,550
Fournitures de Ronheide	»	»	»	»	2,056 16	»
					152,000	» 194,555

ART. 65. Entretien, réparation et renouvellement du matériel.

Somme demandée	fr.	582,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		918,710	»
		Total	fr. 1,500,710 »
Somme dépensée en 1855		1,242,014	48
En plus en 1854.	fr.	258,695	52

Les causes principales de l'augmentation des dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel sont :

1^o La hausse extraordinaire des matières premières et de la main-d'œuvre, qui varie de 15 à 75 p. ^o/_o. relativement aux exercices précédents ;

2^o L'extension considérable des transports qui a dû nécessairement avoir pour conséquence des détériorations et une usure du matériel d'autant plus considérables, que le matériel, tant de traction que de transport, est insuffisant, de l'aveu de tout le monde ;

3^o Les travaux d'amélioration et de renouvellement exécutés à une partie des anciens wagons à marchandises. Il a déjà été rendu compte à la Chambre de la nature de ces travaux. (Voir pages 10 et 11 du Document n° 197, session de 1855-1854.)

ART. 66. *Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel.*

Somme demandée	fr.	185,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		90,000	»
	Total	fr.	275,000
Somme dépensée en 1855		156,405	67
	En plus, en 1854	fr.	118,594
			35

L'augmentation de la dépense, en 1854, provient surtout de la nécessité où l'administration s'est trouvée de prendre en location des machines et des wagons, appartenant aux Compagnies de Louvain à Charleroy, d'Anvers à Rotterdam et du Luxembourg, pour pourvoir à l'insuffisance du matériel de l'État. Ces locations ont donné lieu, pour l'année 1854, à une dépense de 67,220 francs.

En second lieu, des amendes considérables, pour retards dans le renvoi du matériel des sociétés en relation, ont été encourues par l'État, par suite de l'encombrement survenu dans la plupart des stations pendant les mois de janvier et de février.

3^e SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 67. *Traitements et indemnités.*

Somme demandée	fr.	29,500	»
Crédit alloué au budget de 1854.		771,500	»
	Total	fr.	801,000
Somme dépensée en 1855		771,506	14
	En plus, en 1854	fr.	29,495
			86

Cette augmentation de dépense, peu considérable, du reste, est la conséquence du développement considérable du trafic et par suite du travail du personnel dans la plupart des stations, et de la nécessité où l'administration s'est vue d'améliorer la position d'un certain nombre d'agents subalternes, eu égard à l'augmentation de leur travail et à la cherté des subsistances.

ART. 68. *Salaires des agents payés à la journée et manœuvres.*

Somme demandée	fr.	290,000 »
Crédit alloué au budget de 1854		823,500 »
Total		fr. 1,113,500 »
Somme dépensée en 1853		977,896 54
En plus, en 1854		fr. 135,605 46

L'accroissement de dépense, de 1854 sur 1853, est la conséquence inévitable du développement considérable des transports. On conçoit que le nombre de bras employés augmente dans la proportion du travail effectué. Il suffit donc, pour justifier la dépense, de mettre en regard le tableau du mouvement comparé des années 1853 et 1854.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT			
	EN 1853.	EN 1854.	ACCROISSEMENT EN 1854.	
Voyageurs	4,688,259	4,907,814	222,555	
Bagages (par quintal)	109,909	105,481	»	
Marchandises {	par quintal	436,607	617,468	180,861
	par tonne	1,798,020	2,285,390	487,370
Finances par groups de 1,000 francs.	109,171	197,319	88,148	
Équipages (par voiture)	1,115	571	»	
Chevaux et bestiaux (par expédition)	8,481	9,785	1,304	
Nombre de wagons employés.	307,070	431,846	124,776	

ART. 69. *Frais d'exploitation.*

Somme demandée	fr.	99,500 »
Crédit alloué au budget de 1854		181,790 »
Total		fr. 281,290 »
Somme dépensée en 1853		211,467 72
En plus en 1854.		fr. 69,822 28

Cet article est destiné à solder les dépenses d'éclairage et de chauffage des stations, les loyers des locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes, les objets de consommation et les ustensiles à l'usage des stations et des convois, tels que bascules, brouettes, brosses, pelles, cordes, etc. L'augmentation est due au renchérissement des fournitures et à l'extension du service commercial.

ART. 70. *Camionage*

Somme demandée fr.	20,000 »
Crédit alloué au budget de 1854	220,000 »
Total fr.	<u>240,000 »</u>
Somme dépensée en 1853	227,466 94
En plus en 1854. fr.	<u>12,533 06</u>

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

ART. 71. *Pertes et avaries.*

Somme demandée fr.	40,000 »
Crédit alloué au budget de 1854	20,000 »
Total fr.	<u>60,000 »</u>
Somme dépensée en 1853	40,763 57
En plus en 1854. fr.	<u>19,234 43</u>

La somme demandée est destinée à faire face à des dépenses éventuelles. Ce crédit comprend deux natures de dépenses ; l'une provenant des avaries survenues aux marchandises pendant le transport, l'autre provenant d'indemnités accordées aux personnes pour dommages occasionnés par suite d'accidents.

Un assez grand nombre de réclamations sont encore en cours d'instruction, de sorte qu'il n'est pas certain qu'une partie de la somme demandée ne fera pas retour au Trésor.

Il n'est pas inutile de faire remarquer à ce propos, que la loi du 16 mars 1853, avait alloué un crédit de 111,000 francs destiné à indemniser diverses personnes des dommages que leur avaient occasionnés des accidents arrivés au chemin de fer de l'État. Ce crédit ayant été rattaché au budget de 1852 et reporté ensuite au budget de 1853, il n'a pu être liquidé, avant la clôture de ce dernier exercice, qu'une somme de fr. 61,906-83, de sorte qu'il a été fait retour au Trésor d'une somme de fr. 49,093-17.

La somme demandée pour 1854 n'est donc, en réalité, qu'un report de crédit.

4^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.ART. 72. *Traitements et indemnités.*

Somme demandée fr.	10,500 »
------------------------------	----------

ART. 73. *Salaires des agents payés à la journée.*

Somme demandée fr.	6,800 »
------------------------------	---------

ART. 74. *Entretien.*

Somme demandée fr.	1,500 »
------------------------------	---------

Les dépenses du service des télégraphes se sont élevées, en 1853, à la somme de 70,000 francs.

L'augmentation, en 1854, provient du développement donné au service télégraphique et notamment de l'organisation du service de nuit, qui a nécessité un assez grand accroissement de personnel. Du reste, la dépense de tout ce service ne s'est élevée, en 1854, y compris le crédit supplémentaire, qu'à 89,000 francs, et l'on sait que la recette a atteint le chiffre de 278,000 francs.

3^e SECTION. — SERVICE EN GÉNÉRAL.

ART. 75. *Traitements et indemnités.*

Somme demandée	fr.	5,500	»
Crédit alloué au budget de 1854		28,550	»
		<hr/>	
Total	fr.	31,850	»

Ce léger excédant de dépenses provient de l'imputation sur cette allocation, à partir de 1854, d'une partie des dépenses du personnel de surveillance des chemins de fer concédés, au point de vue des garanties d'intérêt accordées par l'État.

ART. 77. *Matériel et fournitures de bureau.*

Somme demandée	fr.	62,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		120,000	»
		<hr/>	
Total	fr.	182,000	»
Somme dépensée en 1853		198,927	66
		<hr/>	
En moins en 1854	fr.	15,927	66

Les crédits alloués, pour 1853, comprenaient une somme de 55,000 francs pour frais de premier établissement du système Edmondson, pour les coupons de voyageurs, dépense qui ne s'est pas reproduite en 1854; mais, d'autre part, ce dernier exercice a eu à supporter une dépense extraordinaire du chef de la confection des coupons pour les trains express, des coupons à talons pour les enfants et les transports à prix réduits, et un surcroît de dépenses ordinaires par suite de l'augmentation du mouvement des voyageurs et des marchandises.

7^e SECTION. — POSTES.

ART. 81. *Traitements et indemnités.*

Somme demandée	fr.	15,400	»
Crédit alloué au budget de 1854		500,000	»
		<hr/>	
Total	fr.	515,400	»
Somme dépensée en 1853		499,990	»
		<hr/>	
En plus en 1854	fr.	15,410	»

Cet excédant de dépenses provient de la nécessité où l'administration s'est vue,

d'une part, de renforcer le personnel dans certains bureaux de postes, et, d'autre part, d'améliorer la position de plusieurs employés subalternes, en portant à 750 francs leur traitement provisoire de 600 francs, et d'accorder un traitement à des surnuméraires qui avaient deux ans et plus de services gratuits.

ART. 85. Transport des dépêches.

Somme demandée	fr.	18,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		289,000	»
Total		fr.	307,000
Somme dépensée en 1853		315,000	»
En moins en 1854		fr.	8,000

La diminution de dépenses, en 1854, provient d'une réduction des frais d'entretien des bureaux ambulants.

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

Somme demandée	fr.	9,000	»
Crédit alloué au budget de 1854		155,000	»
Total		fr.	164,000
Dépenses en 1853		178,000	»
En moins en 1854		fr.	14,000

A la fin de l'année 1853, il restait en magasin pour 8,000 francs de papier qui ont été utilisés en 1854; il a, en outre, été possible de réduire certaines dépenses imputées sur cet article.

Dépenses imprévues.

ART. 87. Canal de Selzaete. Allocation demandée. fr. 44,829 41

Les Chambres savent qu'il n'existe au budget aucune allocation spéciale pour la dépense d'entretien du canal de Selzaete; cette circonstance est due à la contestation qui est pendante, depuis assez longtemps, au sujet de la part qui doit être attribuée respectivement à l'État et à la province, dans cette dépense; ce différend n'étant pas encore vidé, ce n'est que par voie de crédit supplémentaire, pour ne pas préjuger la question, qu'il est possible de pourvoir à l'entretien de la voie de navigation dont il s'agit.

Le Ministre des Travaux Publics.

A. DUMON.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

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

ARTICLE PREMIER.

Des dépenses se rapportant à des exercices clos (1853 et antérieurs) pourront être imputées à charge du budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1854, jusqu'à concurrence de fr. 66,524-22, elles formeront au dit budget, un chapitre VIII additionnel, subdivisé comme il suit :

§ 1^{er}. Ponts et chaussées.

Service des canaux et rivières.

ART. 88.	Canal de Pommerœul à Antoing. (Exercice 1853.)	fr.	1,021 27
ART. 89.	Sambre		3,589 41
	{ Exercice 1841, fr. 162 90		
	— 1846, 152 01		
	— 1847, 1,149 50		
	— 1851, 2,128 »		
— 90.	Canal de Charleroy à Bruxelles. (Exercice 1852.)		57 »
— 91.	Lys. (Exercice 1853.)		156 52
— 92.	Meuse		3,675 28
	{ Exercice 1850, fr. 2,160 16		
	— 1852, 517 07		
	— 1853, 998 05		
— 93.	Dendre. (Exercice 1851.)		604 05
— 94.	Dyle. (Exercice 1853.)		6,682 02
— 95.	Canal de Gand à Ostende. (Exercice 1853.)		992 05
— 96.	Canal de Mons à Condé. (Exercice 1853.)		1,495 53
— 97.	Moervaert. (Exercice 1853.)		5,536 85
— 98.	Canal latéral a la Meuse. { Exercice 1851, fr. 401 21		2,079 10
	— 1852, 257 55		
	— 1853, 1,440 54		
— 99.	Bacs et bateaux de passage. (Exercice 1853.)		865 46
— 100.	Polder de Lillo. (Exercice 1848.)		67 89

Ports et côtes.

— 101.	Port d'Ostende. (Exercice 1851.)		60 61
— 102.	Port de Nieupoort. (Exercice 1848.)		70 50
	A reporter.	fr.	24,951 50

Report. . . . fr. 24,951 50

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 103. Frais de déplacement. (Exercice 1852.) . . . 189 40

§ 2. Mines.

Commission des Annales des Travaux Publics.

ART. 104. Frais de route et de séjour. (Exercice 1850.) 226 80

§ 3. Chemins de fer, postes et télégraphes.

Voies et travaux.

ART. 105. Salaire des agents payés à la journée. (Exercice 1852.) 105 25

— 106. Travaux et fournitures. { Exercice 1851, fr. 699 94 / — 1853, 948 02 } 1,647 96

Traction et arsenal.

— 107. Salaire des agents payés à la journée (Exercice 1853.) 22 55

— 108. Entretien et réparation du matériel. { Exercice 1852, fr. 2,868 05 / — 1853, 544 25 } 5,215 18

Mouvement et trafic.

— 109. Salaire des agents payés à la journée et manœuvres. { Exercice 1850, fr. 44 » / — 1851, 149 10 / — 1853, 15,551 58 } 15,724 48

— 110. Frais d'exploitation. (Exercice 1853.) . . . 4,677 72

— 111. Pertes et avaries . . { Exercice 1850, fr. 104 27 / — 1851, 5,447 95 / — 1852, 511 » / — 1853, 5,092 50 } 8,955 50

Service en général.

— 112. Matériel, impressions des cahiers des charges. { Exercice 1850, fr. 504 » / — 1845, 11 37 / — 1844, 81 85 / — 1850, 76 06 / — 1851, 22 84 / — 1852, 102 50 / — 1853, 4,518 94 } 5,117 56

Postes.

ART. 113. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. (Exercice 1852.) 108 »

— 114. Transport des dépêches. (Exercice 1852.) . . . 724 50

A reporter. . . . fr. 63,642 40

	Report. . . . fr.	63,642 40 .
ART. 115.	Construction et appropriation de locaux à Beverloo. (Exercice 1853.)	669 50
— 116.	Travaux et fournitures pour l'éclairage du bureau de Bruxelles. (Exercice 1852.)	1,118 51

§ 4. Pensions.

ART. 117.	Premier terme d'une pension. (Exercice 1855.)	25 »
-----------	---	------

§ 5. Dépenses imprévues.

ART. 118.	Frais de déplacement dus à des membres de la commission d'enquête chargée, en 1857, de l'étude de divers projets de travaux publics. (Exercice 1857.)	868 81
Total fr.		66,524 22

ART. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics des crédits supplémentaires, à concurrence de un million neuf cent quarante-six mille quatre-vingt-six francs soixante-sept centimes (fr. 1.946,086-67), destinés à couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget des dépenses pour l'exercice 1854.

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

CHAPITRE I^{er}. — ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 3.	Frais de route et de séjour fr.	2,087 50
— 4.	Salaire des hommes de peine, des ouvriers, etc.	3,892 67

CHAPITRE II. — PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 13.	Canal de Pommerœul à Antoing. fr.	8,964 80
— 24.	Canal de Gand à Ostende.	21,918 85
— 32.	Canal latéral à la Meuse.	2,621 77
— 37.	Polder de Lillo	7,000 »
— 40.	Côte de Blankenberghe	771 87
<hr/>		41,277 29
A reporter. . . . fr.		47,257 26

**CHAPITRE IV. — CHEMINS DE FER,
POSTES ET TÉLGRAPHES.**

1^{re} section. — Voies et travaux.

ART. 58.	Salaire des agents payés à la journée . . . fr.	52,000	
— 59.	Matériaux, engins, outils et ustensiles	500	
— 60.	Travaux et fournitures	75,000	
			127,500.

2^e section. — Traction et arsenal.

ART. 62.	Salaire des agents payés à la journée . . . fr.	121,000	
— 65.	Primes d'économie et de régularité.	59,000	
— 64.	Combustible et autres consommations pour la traction des convois.	174,000	
— 65.	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	582,000	
— 66.	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel	185,000	
			1,121,000

3^e section. — Mouvement et trafic.

ART. 67.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . fr.	29,500	
— 68.	Salaire des agents payés à la journée et manœuvres	290,000	
— 69.	Frais d'exploitation	99,500	
— 70.	Camionage. . .	20,000	
— 71.	Pertes et avaries.	40,000	
			479,000

	1,727,500	47,257 26
A reporter. . . . fr.		

Report. . . . fr. 1,727,800 47,257 26

4^e section. — Télégraphes.

ART. 72. Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés. . fr.	10,500	
— 75. Salaire des agents payés à la journée	6,800	
— 74. Entretien	<u>1,500</u>	18,800

5^e section. — Service en général.

ART. 75. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . fr.	3,300	
— 77. Matériel et fournitures de bureau. . . .	<u>62,000</u>	65,300

7^e section. — Postes.

ART. 81. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . fr.	15,400	
— 83. Transport des dépêches	18,000	
— 84. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie	<u>9,000</u>	42,400
		<u>1,884,000 »</u>

CHAPITRE VII.— DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 87. Entretien du canal de Selzaete	<u>44,829 41</u>
Total. . . . fr.	1,946,086 67

ART. 3.

Ces crédits seront couverts au moyen des ressources ordinaires de l'exercice 1854.

Donné à Laeken, le 23 avril 1853.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

ANNEXE A.

Tableau des créances arriérées restant à liquider

N° D'ORDRE.	NOMS DES INTÉRESSÉS.	OBJET DES CRÉANCES.
Service des travaux hydrauliques.		
<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>		
1	Duchateaux, Frédéric et Charles.	Travaux extraordinaires d'entretien et d'amélioration au canal de Pommerœul à Antoing.
<i>Sambre canalisée.</i>		
2	Bruno fils, avoué à Namur . . .	Honoraires et déboursés dus pour soins apportés à une instance en cause de l'Etat et le baron de Snoy, à raison de prétendus préjudices causés à la propriété de celui-ci par suite de la canalisation de la Sambre.
3	Bruno fils, avoué à Namur . . .	Honoraires et déboursés supplémentaires dus à raison des soins apportés dans la même affaire.
4	Héritiers du baron de Snoy, représentés par l'avoué Vanbarendoren, à Namur.	Dépens auxquels l'Etat a été condamné par arrêt rendu le 11 juin 1847 par la cour d'appel de Liège.
5	De Coppin et consorts.	Montant du principal, des intérêts et des frais judiciaires auxquels l'Etat a été condamné par jugement rendu, le 14 mai 1851, par le tribunal de Namur, dans l'action intentée par le baron Ulteiu de Coppin, à raison du préjudice que les eaux de la Sambre ont causé à des terrains qu'il possède dans la commune de Floriffoux.
<i>Canal de Charleroy à Bruxelles.</i>		
6	Weissenbruch, imprimeur à Bruxelles.	Frais d'impression du cahier des charges relatif à une entreprise de pavage projeté sur une partie des digues du canal de Charleroy à Bruxelles.
<i>Lys.</i>		
7	Couck, avocat à Courtrai	Honoraires et déboursés dans une action intentée à l'Etat par un propriétaire du chef d'une emprise qu'il prétendait avoir été faite sur son terrain, lors de la restauration du pont établi sur la Lys, dans la traverse de la ville de Wervicq.
<i>Meuse.</i>		
8	Mention, entrepreneur	Travaux exécutés pour l'établissement d'une passe artificielle sur la Meuse aux îles d'Aubret.
9	Lambert, avocat et avoué	Honoraires et déboursés dus à l'intéressé, pour avoir occupé pour le Gouvernement contre la commune d'Aunevoie dans une contestation relative à l'établissement d'un chemin de halage sur la rive gauche de la Meuse à Rouillon.

sur les exercices clos, 1853 et antérieurs.

MONTANT DES CRÉANCES.	EXERCICES clos auxquels ces créances se rapportent	IMPUTATION A CHARGE DU BUDGET DE 1854.	Observations.
1,021 27	1853	Chapitre VIII, art. 88.	L'allocation était absorbée lorsque la créance indiquée ci-contre aurait pu être admise en liquidation.
162 90	1841	Id. art. 89.	Idem.
152 01	1846	Id.	Idem.
1,149 50	1847	Id.	Idem.
2,125 »	1851	Id.	Idem.
57 »	1852	Id. art. 90.	Il n'a pu être donné suite aux adjudications, parce que les prix, auxquels les divers concurrents avaient soumissionné l'entreprise, dépassaient le montant de l'estimation de l'administration.
136 52	1853	Id. art. 91.	La restauration effectuée au pont n'a pas eu pour conséquence l'agrandissement des dimensions; il n'y a donc pas eu d'empiètement. Par jugement du 4 octobre 1854, le tribunal de la justice de paix de Wervicq s'est déclaré incompétent. Le demandeur, convaincu qu'il n'obtiendrait pas de jugement plus favorable, n'intentera pas d'autre action.
2,160 16	1850	Id. art. 92.	Le montant de cette entreprise aurait dû être imputé sur les fonds du budget de l'exercice 1850 (chap. II art. 20); mais comme les travaux n'ont pu être achevés à l'époque prescrite, par suite de la hauteur des eaux de la Meuse, le décompte qui vient d'être dressé constate que des ouvrages supplémentaires effectués ont dépassé de fr. 2,160-16, le montant de la somme à valoir.
508 06	1852	Id.	La créance, indiquée ci-contre, n'a pas été imputée sur le budget de l'exercice 1852, parce que la vérification des pièces a exigé des recherches qui n'ont pu être terminées en temps opportun.

N° D'ORDRE.	NOMS DES INTÉRESSÉS.	OBJET DES CRÉANCES.
10	Le Pourcq, avoué.	Dépens dus à raison des soins apportés dans une instance judiciaire entre l'Etat et la Société concessionnaire du pont suspendu établi sur la Meuse à Seraing.
11	Wantier, Collet et Lambert, avoués à Dinant.	Honoraires et déboursés dus à raison des soins apportés dans des causes entre l'Etat et divers propriétaires riverains de la Meuse. <i>Dendre.</i>
12	Vandroogenbroeck, J.-B., entrepreneur à Denderleeuw.	Travaux supplémentaires à ceux prévus par le cahier des charges de l'entreprise relative à la restauration, en 1851, de l'écluse de navigation établie sur la Dendre à Termonde. <i>Dyle.</i>
13	Fontaine, P., entrepreneur . . .	Travaux d'amélioration et d'écoulement des eaux de la <i>Dyle</i> aux abords de Malines. <i>Canal de Gand à Ostende.</i>
14	Anseeun, P., entrepreneur à Oostcamp.	Travaux supplémentaires effectués pour donner de plus fortes dimensions à certaines pièces de fer, mentionnées dans le cahier des charges relatif à l'entreprise de la reconstruction du pont dit de la <i>Chapelle</i> , établi à Slykens, sur le canal de Gand à Ostende. <i>Canal de Mons à Condé.</i>
15	Cousin-Duchâteau, entrepreneur à Mons.	Travaux effectués d'office, en 1853, au compte de riverains pour le curage et la remise sous profil des parties de la dérivation de la Haine comprises entre le barrage du pont-canal et le confluent de cette rivière avec la Trouille à Jemmapes. <i>Moervaert.</i>
16	Pussemier-Dejonghe	Construction d'une écluse aux portes de flot sur la Durme à Daknom. <i>Canal latéral à la Meuse.</i>
17	Mathelot, Colette et Moitreux, experts à Liège.	Frais d'expertise relatifs à une indemnité réclamée à charge de l'Etat par le sieur Pasteger, du chef de dommages causés à son usine par l'établissement du siphon, construit sous le canal latéral à la Meuse, pour le passage des eaux du ruisseau à Grandetz.
18	Bon, avoué à Liège	Honoraires et déboursés dus à raison des soins apportés dans la cause judiciaire entre l'Etat et le sieur Pasteger, relative à la réclamation de l'indemnité prémentionnée.
19	Nossent, C., avoué à Liège. . . .	Honoraires et déboursés résultant de la cause intervenue entre l'Etat, le sieur Pasteger et le sieur V. Beaulieu, défendeur en garantie.
20	Hubert, A. J., avoué à la cour d'appel de Liège.	Montant des dépens auxquels l'Etat a été condamné par arrêt du 20 juin 1853, rendu par la cour d'appel de Liège.

MONTANT DES CRÉANCES.	EXERCICES clos auxquels ces crédits se rapportent.	IMPUTATION A CHARGE DU BUDGET DE 1854.	<i>Observations.</i>
9 01	1852	Chapitre VIII, art. 92.	La créance indiquée ci-contre n'a pas été imputée sur le budget de l'exercice 1852, parce que la vérification des pièces a exigé des recherches qui n'ont pu être terminées en temps opportun.
998 05	1853	Id.	Les états de dépens n'ont pu être liquidés parce que l'envoi au Département des Travaux Publics, n'en a été fait qu'après la péremption de l'exercice 1853, à charge duquel ils auraient dû être imputés.
604 02	1851	Id. art. 93.	La réclamation du sieur Vandroogenbroeck n'a été reconnue fondée qu'en 1854. Le budget de 1851 était donc périmé lorsque sa créance s'est trouvée en état de liquidation.
6,682 02	1853	Id. art. 94.	L'allocation du budget de 1853, à charge de laquelle ce complément de dépens devait être imputé était absorbée et par suite la créance n'a pu être admise en liquidation.
992 05	1853	Id. art. 95.	La somme nécessaire pour solder cette créance n'a pu être reportée du budget de 1853 à celui de 1854, le décompte des travaux exécutés n'étant parvenu au Département des Travaux Publics qu'après la clôture de l'exercice.
1,498 58	1853	Id. art. 96.	L'État s'est engagé à solder cette créance à l'entrepreneur en 1853; elle représente la quote-part des quatre riverains, qui refusent d'en payer le montant. Ces riverains sont, comme acquéreurs de rivages, tenus de supporter la dépense effectuée d'office pour leur compte en vertu de leurs actes d'acquisition et de l'arrêté royal du 10 avril 1813, qui a autorisé la vente des terrains excédants situés le long du canal de Mons à Condé. La question de refus de l'un des riverains est pendante devant la cour d'appel de Bruxelles.
2,536 83	1853	Id. art. 97.	La créance ci-contre, formant le complément de la dépense de construction de cette écluse, n'a pu être liquidée sur le budget de l'exercice 1853, parce que l'allocation était complètement absorbée.
401 21	1851	Id. art. 98.	
237 35	1852	Id.	Ces créances n'ont pu être liquidées, sur les budgets des exercices auxquelles elles se rapportent, parce que la légalité n'a pu en être constatée en temps opportun.
892 19	1853	Id.	
548 35	1853	Id.	

N° D'ORDRE.	NOMS DES INTÉRESSÉS.	OBJET DES CRÉANCES.
		<i>Passage d'eau.</i>
21	Bruteyn, B., entrepreneur à Pe-teghem.	Travaux supplémentaires exécutés pour la construction d'un garde-corps sur le débarcadère établi à Schoonaerde, sur la rive gauche de l'Escaut.
		<i>Port d'Ostende.</i>
22	Van Renterghem, Ch., avoué à Bruges.	Honoraires et déboursés relatifs à une contestation survenue entre l'Etat et la province de la Flandre occidentale, au sujet de la part incombant à celle-ci dans les frais d'entretien de l'arrière-port d'Ostende et des écluses de Slykens, avant la reprise de ce port par l'Etat.
		<i>Port de Nieuport.</i>
23	Devroye, Eum., imprimeur, à Bruxelles.	Frais d'impression du cahier des charges relatif à l'entreprise de la construction d'un chemin de halage sur l'estacade d'Est du port de Nieuport, en prolongement de la partie exécutée en 1841.
		<i>Personnel des ponts et chaussées.</i>
24	Dincq, conducteur des ponts et chaussées.	Frais de déplacement
		<i>Commission des Annales des Travaux Publics.</i>
25	Lamarle, professeur à l'université de Gand.	Frais de route et de séjour dus au sieur Lamarle en qualité de membre de la commission des <i>Annales des travaux publics</i> pendant l'année 1850.
		<i>Pensions.</i>
6	Weltiens, dit <i>Weltjens</i> , ancien pontonnier au service du canal de la Campine.	Premier terme de sa pension.
		<i>Frais de déplacement.</i>
27	Des membres de la commission d'enquête qui a été chargée, en 1837, de l'examen de divers projets des travaux publics.	. . . . .
		<i>Dépenses imprévues.</i>
28	Ogez, H., avoué à Anvers	Honoraires et déboursés dus à raison des soins apportés dans une instance judiciaire entre l'Etat et les entrepreneurs du réendiguement du polder de Lillo.
		TOTAL. fr.

MONTANT DES CREANCES.	EXERCICES clos auxquels ces créances se rapportent	IMPUTATION A CHARGE DU BUDGET DE 1854	<i>Observations.</i>
865 46	1853	Chapitre VIII, art. 99	Cette dépense vient en déduction de la somme à valoir pour ouvrages imprévus, indiquée au cahier des charges relatif à l'entreprise de la construction du débarcadere mentionné ci-contre, et elle n'a été autorisée qu'après que les reports du budget de 1853 à celui de 1854 avaient été opérés
60 61	1851	Id. art. 101	Les pièces justificatives de cette créance ayant été égarées, on n'a pu que récemment en constater la régularité
70 50	1848	Id. art. 102	Il n'a pu être donné suite à cette entreprise parce que la province de la Flandre occidentale, qui devait contribuer pour un tiers dans la dépense, n'a pas fait les fonds destinés au payement de sa quote part
189 40	1852	Id. art. 102.	La somme qui est restée disponible sur cette allocation était trop faible pour supporter l'imputation de la créance indiquée ci-contre
226 80	1850	Id. art. 104.	La créance, mentionnée ci-contre, avait été comprise au crédit supplémentaire de fr 455,594-38. alloué par la loi du 14 avril 1854, rattaché au budget de l'exercice 1852, mais ces pièces justificatives ayant été égarées et n'ayant été retrouvées qu'après la peremption de ce budget, il en résulte que le crédit destiné à la solder est resté sans emploi et qu'un nouveau vote de la Législature est nécessaire pour la payer
25 »	1853	Id. art. 117.	La créance, indiquée ci-contre, représente le montant des deux premiers mois de la pension accordée à l'intéressé à partir du 1 ^{er} novembre 1853, l'établissement du taux de cette pension a nécessité des recherches assez longues et qui n'ont été terminées que lorsque le budget de l'exercice 1853 était déjà perimé
808 81	1837	Id. art 118.	Les frais, mentionnés ci-contre, dont le montant aurait dû être imputé sur les fonds alloués au budget de l'exercice 1857, n'ont pu être liquidés parce que les états fournis avaient été égarés par suite des déménagements du Département des Travaux Publics
67 89	1848	Id. art. 100	Les états d'honoraires de l'avoué Ogez n'étant parvenus au Département des Travaux Publics qu'après la clôture de l'exercice 1848, ils n'ont pu être liquidés à charge du budget de cet exercice
26,241 51			