(N° 19.)

Chambre des Représentants.

(1)

Séance du 20 Novembre 1855.

Crédit supplémentaire de fr. 1,983,484-10 au budget du Département des Travaux Publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La Législature a critiqué, à plusieurs reprises, la présentation tardive des projets de loi de crédits supplémentaires; elle a exprimé le vœu que désormais les demandes de ces crédits fussent soumises à ses délibérations avec le moindre retard possible.

Le Gouvernement avait à cœur de se conformer à ce vœu; d'ailleurs, des nécessités de service; l'intérêt du trésor public, qui demande la régularité et l'exactitude dans le payement des dépenses de l'État; les exigences légitimes de fournisseurs, qui attendent, depuis quelque temps déjà, le solde de commandes qu'on n'a pu se dispenser de leur faire; et, surtout, l'obligation absolue de pourvoir au payement du salaire des nombreux ouvriers employés par l'administration du chemin de fer, tandis que les fonds affectés à cet objet sont à la veille d'être totalement absorbés; tous ces motifs faisaient au Gouvernement un devoir de saisir la Chambre, dès l'ouverture de la session parlementaire, du projet de loi destiné à couvrir les insuffisances du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1855.

Bien que l'année ne soit pas encore révolue, il a été possible d'établir, dès à présent, la situation probable des dépenses au 31 décembre prochain, et de constater ainsi les insuffisances du budget.

Ce travail d'appréciation a pu être fait avec une assez grande exactitude, particulièrement en ce qui touche l'administration des chemins de fer, des postes et des télégraphes, qui est celle, on le sait, qui réclame d'ordinaire la grosse part des crédits supplémentaires du Département des Travaux Publics.

Il n'est pas impossible que, dans l'intervalle qui nous sépare de la fin de l'année, des circonstances, aujourd'hui imprévues, nécessitent la demande d'un crédit complémentaire; mais la Chambre peut avoir la certitude que le crédit, qui fait

l'objet du projet de loi ci-joint, répond à tous les besoins de quelque importance, et que, à moins d'événements extraordinaires qu'il n'est donné à personne de prévoir, les dépenses qui resteront à couvrir ne comporteront que des sommes relativement faibles.

L'ensemble des crédits qui font l'objet du projet de loi ci-annexé, s'élève à la somme de . . . . . fr. 1,983,484 10
dans laquelle des créances se rapportant à des exercices clos, figurent pour. 26,528 25
De sorte que les insuffisances du budget de 1855 y sont comprises pour . . . . . fr. 1,956,955 85

Créances se rapportant à des exercices clos.

Les crédits compris au projet de loi, pour solder cette catégorie de créances, s'élèvent :

Pour l'administration des ponts et chaussées et des mines, à fr.	15,420	21
et pour celle des chemins de fer, postes et télégraphes.	11,108	04
Total . . . . fr.	26,528	25

Plus des trois quarts de cette somme sont destinés au payement de créances qui se rapportent à l'exercice 1854 et qui n'ont pu, à défaut de production des pièces justificatives, dans le délai prescrit, être admises en liquidation avant la clôture du budget. Le surplus est nécessaire pour solder quelques autres créances d'une origine plus ancienne et dues, pour la plupart, du chef d'instances judiciaires dont les frais ont été mis, en tout ou en partie, à la charge de l'État. La difficulté de réunir, en temps opportun, les pièces nécessaires à la liquidation de ces sortes de créances explique l'impossibilité où l'on s'est trouvé de payer celles-ci à charge des budgets compétents.

Créances se rapportant à l'exercice 1855.

Les insuffisances du budget de 1855 se répartissent de la manière suivante :

Administration des ponts et chaussées . . . . . fr.	27,355	85
— des chemins de fer, postes et télégraphes . .	1,917,000	»
Dépenses imprévues.	12,600	»
Total . . . . fr.	1,956,955	85

Le budget de 1855 avait été établi, lors de sa présentation à la fin de février 1854, d'après la situation du budget de cette année, telle qu'elle était alors connue. Mis en discussion seulement au mois de décembre suivant, des faits nouveaux se sont produits dans l'espace de ces dix mois, qui ont nécessité diverses

augmentations, s'élevant ensemble à la somme de 1,129,335 francs, et porté le chiffre total de ce budget à . . . . . fr.	20,302,640 68
Comparé au budget de 1854, voté à la somme de . . .	18,111,477 35
il présentait donc une augmentation de . . . . . fr.	2,191,163 33
Mais des crédits supplémentaires ont été alloués, par la loi du 5 juin 1855, à concurrence de	1,946,086 67
pour couvrir les insuffisances du budget de 1854 ; ce dernier budget, ainsi complété, est donc, en fait, de . . . . fr.	245,076 66
supérieur à celui que la Législature a voté pour l'exercice 1855.	
L'ensemble des crédits nécessaires pour compléter le budget de 1855 s'élevant, comme on vient de le dire, à la somme de	1,956,955 85
il en résulte qu'en comparant les deux exercices de 1854 et de 1855, celui-ci ne présente, d'après les faits connus jusqu'à ce jour, qu'une augmentation de . . . . . fr.	1,711,879 19

La simple constatation de ce fait que le budget de 1854, augmenté des crédits supplémentaires alloués par la loi du 5 juin 1855, était supérieur d'environ 250,000 francs à celui que la Législature avait voté, quelques mois auparavant, pour l'exercice 1855, démontre assez que, même dans des conditions identiques à celles où l'on s'est trouvé dans le cours de l'exercice 1854, un crédit supplémentaire eût été indispensable.

A l'objection qui pourrait être faite, qu'il était possible de prévoir, d'une manière plus approximative, les besoins probables de l'exercice 1855, il y a à répondre que, dans l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi relatif au crédit supplémentaire pour l'exercice 1854 (Documents parlementaires, session 1854-1855, n° 155), on déjà expliqué les diverses raisons qui rendent excessivement difficile et presque impossible une complète exactitude dans l'estimation des dépenses, si essentiellement variables, du Département des Travaux Publics.

Il va de soi que, notamment en ce qui touche le service du chemin de fer, les dépenses suivent, dans une certaine mesure, le mouvement du trafic. Les dépenses et les crédits, portés au budget pour y faire face, sont calculés sur le mouvement prévu. Si ce mouvement et la recette qu'il produit dépassent les prévisions, doit-on s'étonner que les dépenses dépassent aussi les limites primitivement fixées ? N'est-ce pas là une conséquence naturelle ? Or, tandis que le produit des premiers mois de cette année, comparé au produit des mois correspondants de l'exercice 1854, donnait des résultats défavorables, les recettes, à partir du mois de mars, se sont relevées et donneront, en définitive, pour l'année entière, une augmentation très-satisfaisante.

Assurément, c'est là un fait dont il faut s'applaudir et qui justifie, semble-t-il, la demande de crédit supplémentaire qui doit être présentée aujourd'hui.

On ne fera pas, sans doute, au Gouvernement, le reproche de n'avoir pas basé ses prévisions exactement sur l'augmentation de mouvement et de recette, qui s'est produite dans le courant de 1855 ? Quand on se reporte à l'époque où le budget des voies et moyens pour cette année a été voté, on doit reconnaître que la prudence ne permettait pas au Gouvernement de compter avec certitude sur une recette beaucoup supérieure à celle qui figurait dans les prévisions soumises

à la Législature. Il importe, avant tout, que le Gouvernement n'admette pas légèrement les éventualités d'accroissement dans les produits qui figurent au budget des voies et moyens; son devoir, sur ce point, est d'éviter soigneusement toute supposition qui ne présente pas une certitude suffisante; car tout mécompte, de ce côté, pourrait causer de sérieux embarras.

Du reste l'indication plus précise des causes auxquelles sont dues les insuffisances du budget de 1855 confirmera pleinement, aux yeux de la Législature, les considérations générales qui précèdent et qui ont particulièrement trait à l'administration des chemins de fer, des postes et des télégraphes.

PONTS ET CHAUSSÉES.

Le service des canaux et des rivières est particulièrement exposé à l'influence d'éventualités qu'il est impossible de prévoir; cette considération et l'existence de quelques créances anciennes qui n'ont pas été liquidées encore, pour les causes que nous avons indiquées plus haut, expliquent la nécessité où se trouve le Gouvernement de pétitionner les crédits qui sont portés au projet de loi et qui sont destinés à couvrir les dépenses aujourd'hui connues.

Quant au complément de 7,000 fr., sollicité pour le personnel des ponts et chaussée, il est devenu indispensable par suite de l'obligation qui existait pour l'administration d'employer un plus grand nombre d'agents pour la surveillance des travaux en cours d'exécution.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1° Ainsi que nous l'avons dit, et que le constate au surplus le rapport de la section centrale (1), le budget de 1855 a eu pour base la dépense *présumée* (novembre 1854) de l'exercice 1854, majorée d'une somme de fr. 135,000, pour des *besoins nouveaux*, savoir :

Télégraphes	fr.	10,000
Postes		25,000
Exploitation de quelques sections de la ligne de Dendre-et-Waes. .		100,000
Total général. . . .	fr.	135,000

Or, il s'est trouvé que les dépenses *effectives* de 1854, telles qu'elles ont été régularisées plus tard par un crédit supplémentaire, ont dépassé les évaluations de novembre 1854 d'environ fr. 150,000, savoir :

ART. 63. Primes d'économie et de régularité	fr.	39,000
ART. 68. Salaires des transports		47,000
ART. 71. Pertes et avaries		20,000
ART. 75. Traitement des agents en service général		3,300
ART. 77. Matériel et impressions du chemin de fer		32,000
ART. 83. Transport des dépêches.		7,000
Divers.		2,000
	fr.	150,000

(1) Documents parlementaires, session de 1854-1855, n° 50, p. 21 (annexe K.)

Des dépenses de cette nature se sont reproduites, en 1855, et sont venues grever naturellement de pareille somme l'exercice courant.

2° Le développement du trafic qui se traduira encore cette année par une augmentation de recette que l'on peut estimer à 1,500,000 francs, a eu pour conséquence un accroissement du travail inhérent aux transports, accroissement qui entraîne avec lui une augmentation de dépense en main d'œuvre et en consommation.

3° L'activité qui règne dans l'industrie a obligé l'administration du chemin de fer, pour conserver les bons ouvriers de métier, de suivre l'impulsion générale et d'augmenter les salaires.

On verra, par les développements du présent exposé, que l'augmentation des dépenses en salaire résultant du développement du trafic et du renchérissement de la main-d'œuvre s'élève à environ 323,500 francs.

4° Les réparations extraordinaires du matériel des transports figurent au crédit demandé pour une somme de 560,000 francs.

On sait combien la situation s'est trouvée tendue, dans les premiers mois de cette année, par suite de l'insuffisance et de la fatigue du matériel. En présence d'une semblable crise, il eût été impardonnable de ne pas s'efforcer de remettre en état de service la plus grande quantité de matériel possible, d'autant plus qu'une partie des commandes de matériel neuf ne seront exécutées qu'à une époque assez éloignée; toutefois, les règles de comptabilité obligent à en porter la dépense au compte de l'exercice 1855, puisque c'est, dans le cours de cet exercice, que la commande a été faite.

5° Le prix des matières et notamment du combustible a subi une hausse considérable. Du chef du combustible et des huiles et graisses seuls, l'augmentation de dépense en 1855, eu égard aux consommations et au prix de 1854, s'élève au chiffre énorme de 729,000 francs.

6° D'autres dépenses supplémentaires moins importantes sont dues à des faits d'un ordre secondaire, mais qui tous proviennent indirectement de l'accroissement du trafic; telles sont celles afférentes au camionage, aux fournitures de papiers, impressions, etc., aux indemnités pour pertes et avaries, etc.

En résumé, les causes du crédit supplémentaire peuvent être classées et évaluées de la manière suivante :

1° Reproduction en 1855, de dépenses effectuées en 1854 et qui n'avaient pas été comprises d'abord au budget de ce dernier exercice lequel a servi de base à celui de 1855 . . . . . fr.	150,000
2° Augmentation des salaires par suite du développement du trafic et du renchérissement de la main-d'œuvre.	323,500
3° Réparations extraordinaires au matériel.	560,000
4° Haut prix des matières et notamment du combustible et des huiles	729,000
5° Causes diverses résultant de l'extension des transports. . . .	154,500
fr.	1,917,000

Aux considérations qui précèdent, il a paru utile de joindre des explications détaillées sur chacun des articles de dépenses qui figurent dans le projet de loi.

SECTION Ire.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 62. *Salaire des agents payés à la journée :*

Somme nécessaire	fr.	1,265,000
Crédit alloué		1,250,000
Insuffisance	fr.	15,000

L'insuffisance provient de ce que pour conserver un grand nombre d'ouvriers expérimentés et capables de faire un bon service, qui ne recevaient par jour que fr. 1-20 et 1-40, il a fallu élever leur salaire de 20 centimes, en moyenne, pour les quatre derniers mois de l'année.

ART. 64. *Travaux et fournitures :*

Somme demandée	fr.	59,500

L'enlèvement des neiges tombées pendant le mois de janvier et de février et les ouragans des mois de mai et d'août, qui ont causé des dommages considérables dans plusieurs stations, notamment à Malines, où presque tous les vitrages ont été brisés, et sur divers points de la route ont nécessité des dépenses extraordinaires que ne comportaient pas les prévisions établies pour l'entretien ordinaire des voies et bâtiments.

SECTION II.

TRACTION ET ARSENAL.

ART. 66. *Salaires des agents payés à la journée :*

Dépense présumée	fr.	1,705,000
Crédit alloué		1,570,000
Insuffisance	fr.	135,000

L'accroissement de la dépense est le résultat du développement des transports, de manœuvres et d'une circulation plus active du matériel et par suite d'un entretien plus considérable.

L'augmentation des locomotives-lieues de 1855 sur 1854 est très-considérable.

L'extension des transports nécessite l'augmentation du personnel des machinistes et chauffeurs, des manœuvres aux locomotives et des ouvriers employés à l'entretien. En outre, l'état de vétusté du matériel roulant a exigé des réparations considérables.

L'administration s'est vue également dans la nécessité, comme pour le service de la route, d'augmenter le salaire d'un certain nombre d'ouvriers de la traction eu égard aux salaires élevés accordés par l'industrie privée aux bons ouvriers de métier.

ART. 67. *Primes d'économie et de régularité :*

Somme demandée	fr.	32,000
Crédit alloué		50,000
Total de la dépense	fr.	82,000

L'excédant de la dépense sur le crédit se justifie naturellement en mettant en regard les dépenses de 1854, qui ont été de fr. 82,868-54.

L'insuffisance des prévisions est résultée de l'incertitude où l'on était, en novembre 1854, sur la dépense dont il s'agit.

ART. 68. *Combustible et autres consommations pour la traction des convois :*

Somme demandée	fr.	729,000
Crédit alloué		1,776,000
Total	fr.	2,505,000
Somme dépensée en 1854		1,734,000
En plus en 1855.	fr.	771,000

Les causes principales de l'insuffisance proviennent :

1° De l'extension des transports; l'augmentation du nombre de locomotives-lieues, de 1855 sur 1854, étant d'environ 25 p. °/₀ ;

2° Du renchérissement des objets de consommation.

La dépense se décompose de la manière suivante :

Combustible, houille, coke, bois d'allumage, etc.	fr.	2,182,500
Huile, suif, graisse, etc.		322,500

Le prix moyen du combustible qui, en 1854, a été de fr. 22-50 par tonne, s'élève, en 1855, à 27 francs.

Il a été consommé, en 1854, 65,736 tonnes de combustible. La consommation pour 1855 sera de 78,000 tonnes.

L'augmentation de dépense de 1855 sur 1854, du chef de la hausse des prix seulement, est de (65,736 tonnes × 4-50)	fr.	296,000
Celle résultant de l'extension des transports est de (12,264 tonnes × 27)		332,000
Autres combustibles		15,000
Huile, graisse, etc.		128,000
Total égal	fr.	771,000

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

NATURE DES OBJETS.	QUANTITÉS LIVRÉES EN 1854.	QUANTITÉS LIVRÉES EN 1855.	PRIX EN 1854.	PRIX EN 1855.	DÉPENSE EN 1854.	DÉPENSE EN 1855.
	Kilog.	Kilog.				
Huile de graissage pour locomotive..	95,000	112,043	1 04 à 1 09½	1 37 à 1 39½	101,750	156,799
Suif de bœuf fondu.....	60,000	81,253	1 34	1 34	80,400	125,431
Huile de palmier.....	8,500	22,666	1 25	1 28	10,875	29,066
Sel de soude.....	3,500	4,009	» 38	» 37	1,330	1,485
Huile de colza épurée.....	»	6,677	»	1 19	»	7,946
Fournitures diverses.....	»	»	»	»	»	1,814
					194,355	322,539

ART. 69. *Entretien, réparation, renouvellement et amélioration du matériel :*

Somme nécessaire	fr.	2,060,000
Crédit alloué		1,500,000
Insuffisance	fr.	560,000

L'accroissement de circulation du matériel a nécessité des réparations plus nombreuses, indépendamment de travaux d'amélioration et de renouvellement qui se poursuivent depuis plusieurs années et dont il a déjà été rendu compte à la Chambre (*voir* pages 10 et 11 du document n° 197, session de 1853-1854).

Dans le courant de l'année, six vieilles locomotives ont reçu de nouvelles chaudières, boîtes à feu, roues, essieux, longerons, bielles, ressorts, etc.

1,650 roues de voitures ont été rebandagées et ont donné lieu à une dépense de 185,675 francs, tandis qu'il n'avait été prévu qu'une dépense de 68,250 francs pour 650 roues à rebandager.

La dépense pour fourniture de bois a été, en 1854, de 70,280 francs; elle s'élèvera, pour l'année courante, à 200,000 francs, tant du chef de commandes supplémentaires que par suite de la hausse des prix.

Il a été fait achat d'un nouveau câble, pour les plans inclinés, du prix de 25,000 francs.

Les matières premières et les objets de consommation ont encore subi une nouvelle hausse qui pèse sur l'exercice 1855. Les principales augmentations portent sur les bois, fers, huiles, cordes, chanvres, falots, chandelles, cuirs, crins, vachettes noires, etc.

SECTION III.

MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 72. *Salaires des agents payés à la journée et manœuvres :*

Somme demandée	fr.	170,000
Crédit alloué		1,066,400
Total	fr.	1,236,400
Somme dépensée en 1854		1,113,500
En plus, en 1855		122,900

Pendant l'année courante, il a fallu pourvoir au service des nouvelles stations ouvertes sur la ligne d'Ath à Grammont, en même temps que la progression des transports nécessitait l'emploi d'un plus grand nombre d'ouvriers, et le salaire de beaucoup d'entre eux a dû forcément être quelque peu augmenté.

ART. 73. *Frais d'exploitation :*

Somme demandée	fr.	63,000
Crédit alloué		286,000
Total	fr.	351,000
Somme dépensée en 1854		305,000
En plus, en 1855	fr.	46,000

L'accroissement de dépenses de 1855 sur 1854 est dû surtout au renchérissement des fournitures et à l'extension du service dans presque toutes les stations, surtout dans les stations mixtes telles que Bruges, Courtrai, Deynze, Anvers, Manage, Ath, Mons, Charleroy, etc.

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, poêles, pupitres, cordes, etc.

ART 74. *Camionage :*

Somme nécessaire.	fr.	286,000
Crédit alloué		240,000
Insuffisance.	fr.	46,000

Cette dépense est en rapport avec le mouvement du trafic ; elle est couverte d'ailleurs par une recette correspondante.

ART. 75. *Pertes et avaries :*

Somme demandée.	fr.	40,000
Crédit alloué		40,000
Total	fr.	80,000
Somme dépensée en 1854.		67,000
En plus en 1855.	fr.	13,000

Ce crédit est destiné à solder des dépenses très-variables.

Indépendamment de cette considération, on remarquera que la prévision, pour 1855, n'avait pu être établie en tenant compte de la dépense de 1854, attendu l'incertitude dans laquelle on se trouvait sur la quotité de cette dernière. Du reste, ici encore, on conçoit que le chiffre varie avec le mouvement du trafic et que des transports en plus grande quantité donnent lieu à plus d'avaries.

SECTION IV.

TÉLÉGRAPHES.

ART. 77. *Salaires des agents payés à la journée :*

Somme demandée.	fr.	5,500

ART. 78. *Entretien :*

Somme demandée.	fr.	5,000

L'augmentation de dépense provient du développement donné aux lignes télégraphiques.

Les principales lignes ouvertes, en 1855, sont les suivantes :

Ligne de Pepinster à Spa ;
— d'Ath à Grammont ;
— de Grammont à Alost ;

Raccordement de la ligne d'Anvers avec le bureau central de cette ville.

De plus il y a eu augmentation du nombre des fils sur les lignes de Malines à Anvers et de Verviers à Herbesthal.

SECTION V.

SERVICE EN GÉNÉRAL.

ART. 79. *Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés :*

Somme demandée.	fr.	3,000
Crédit alloué		28,550
Total général . . .	fr.	31,550
Somme dépensée en 1854		31,850
Différence	fr.	300

La dépense est donc de 300 fr. moindre que celle faite pendant l'année 1854.

ART. 81. *Matériel et fournitures de bureau :*

Somme demandée	fr.	20,000
Crédit alloué.		150,000
Total	fr.	170,000
Somme dépensée en 1854.		182,000
En moins en 1855	fr.	12,000

Cette diminution provient de quelques réductions de dépenses réalisées cette année.

SECTION VII.

POSTES.

ART. 87. *Transport des dépêches :*

Somme nécessaire	fr.	727,000
Crédit alloué.		715,000
Insuffisance.	fr.	12.000

L'insuffisance provient, d'une part, de la création de relations nouvelles nécessitant des frais de transports plus considérables et, d'autre part, d'une dépense plus grande pour frais de remplacements de facteurs malades.

Cette allocation se trouve, en outre, grevée d'une dépense nouvelle d'environ 5,000 francs, par suite d'observations de la Cour des comptes, ayant pour but de mettre à charge du crédit des postes, les sommes à rembourser aux offices étrangers, du chef des frais d'exécution des services de transport des dépêches établis à frais communs avec les pays limitrophes. Précédemment, cette dépense se trouvait comprise dans les décomptes généraux à charge du budget des non-valeurs et remboursements.

ART. 88. *Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie :*

Somme nécessaire.	fr.	187,000
Crédit alloué		165,000
Insuffisance	fr.	22,000

L'augmentation des dépenses provient d'une plus grande consommation de papiers, fournitures de bureau, sacs à dépêches, portefeuilles de facteurs, ficelles, boîtes aux lettres, etc. Cette augmentation se justifie par l'extension que prend chaque année le service des postes et la création de nouvelles perceptions et distributions.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

Une somme de 12,600 francs est sollicitée par le projet de loi pour couvrir l'insuffisance que présente l'allocation affectée aux dépenses imprévues non libellées au budget. Le crédit voté annuellement pour ces sortes de dépenses a suffi, jusqu'à présent, aux besoins ordinaires de l'administration ; mais par suite de l'institution, au Département des Travaux Publics, d'un comité consultatif chargé d'examiner les diverses questions qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer de l'État et de l'absence d'une allocation spéciale au budget de 1855, qui pût recevoir l'imputation des dépenses occasionnées par les travaux de ce comité, il a fallu imputer celles-ci sur le crédit voté pour les dépenses imprévues ; c'est ainsi que ce crédit n'a pu suffire au payement de toutes les créances auxquelles il devait pourvoir. Cette circonstance ne se reproduira plus à l'avenir ; une allocation spéciale sera demandée, à partir de l'exercice 1856, pour le payement des dépenses auxquelles donne lieu l'institution du comité dont il vient d'être parlé.

Tels sont, Messieurs, les motifs des divers crédits supplémentaires résumés dans le projet de loi ci-annexé. Le Gouvernement aime à croire qu'ils détermineront la Législature à sanctionner par son vote les propositions qu'il a l'honneur de soumettre à son examen.

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 (1854 et antérieurs) pourront être imputées à charge du budget des Travaux Publics pour l'exercice 1855, jusqu'à concurrence de fr. 26,528-25; elles formeront audit budget un chapitre VIII additionnel, subdivisé de la manière suivante :

§ 1er. PONTS ET CHAUSSÉES.

SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 94. Sambre canalisée.	Exercice 1847	fr.	1,149 50	2,024 50
	— 1854		875 »	
— 95. Meuse, dans les provinces de Liége et de Namur.	— 1852		719 63	9,413 66
	— 1853		160 »	
	— 1854		8,534 03	
— 96. Canal de Gand à Ostende . .	— 1852		65 10	625 10
	— 1854		560 »	
— 97. Canal latéral à la Meuse . .	— 1852		2,079 10	2,079 10
— 98. Bacs et bateaux de passage.	— 1852		1,277 85	1,277 85

§ 2. CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 99. Frais d'exploitation (exercice 1854).		2,100 »
— 100. Pertes et avaries (— 1854).		6,707 84

SERVICE EN GÉNÉRAL (CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES).

— 101. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés (exercice 1854)	250 »

POSTES.

— 102. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie (exercice 1854)	2,050 20
TOTAL . . . . . fr.	26,528 25

ART. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics des crédits supplémentaires à concurrence de fr. 1,956,955-85 destinés à couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget des dépenses voté pour l'exercice 1855.

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

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 16.	Sambre canalisée . . . . . fr.	10,528 37	
— 19.	Lys dans les deux Flandres	6,037 47	
— 23.	Dendre	373 37	
— 32.	Moervaert	3,416 44	
— 47.	Personnel des ponts et chaussées	7,000 »	
			27,355 85

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1re SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 62.	Salaires des agents payés à la journée . .	15,000 »	
— 64.	Travaux et fournitures.	59,500 »	
		74,500 »	

2e SECTION. — TRACTION ET ARSENAL.

— 66.	Salaires des agents payés à la journée . .	135,000 »	
— 67.	Primes d'économie et de régularité . . .	52,000 »	
— 68.	Combustibles et autres consommations pour la traction des convois.	729,000 »	
— 69.	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	560,000 »	
		1,456,000 »	

3e SECTION. — MOUVEMENT ET TRAFIC.

— 72.	Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres	170,000 »	
— 73.	Frais d'exploitation	65,000 »	
— 74.	Camionage	46,000 »	
— 75.	Pertes et avaries	40,000 »	
		321,000 »	

4e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

— 77.	Salaires des agents payés à la journée . .	3,500 »	
— 78.	Entretien.	5,000 »	
		8,500 »	

5e SECTION. — SERVICE EN GÉNÉRAL.

— 79.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	3,000 »	
— 81.	Matériel et fournitures de bureau	20,000 »	
		23,000 »	1,885,000 »
	A reporter		1,910,355 85

Report		1,910,355 85
7e SECTION. — POSTES.		
ART. 87. Transport des dépêches	12,000 »	
— 88. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie.	22,000 »	
	34,000 »	
		34,000 »
CHAPITRE VII.		
ART. 91. Dépenses imprévues non libellées au budget		12,000 »
TOTAL . . . . . fr.		1,956,955 85

ART. 3.

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du trésor.

Donné à Laeken, le 20 novembre 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.