

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MARS 1864.

Crédits supplémentaires et complémentaires au Département des Travaux Publics,  
à concurrence de fr. 1,660,620-65.

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à l'examen des Chambres a pour objet l'allocation à mon Département de divers crédits supplémentaires et complémentaires destinés : les uns à solder des créances arriérées se rapportant à des exercices clos (1862 et antérieurs) ou à suppléer à l'insuffisance de certains crédits votés pour l'exercice 1863; les autres à permettre à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, de solder à charge du même exercice certaines dépenses reconnues indispensables depuis le vote du budget de cet exercice et pour lesquelles, par conséquent, il n'avait pas été alloué de fonds à ce budget.

Ces crédits se répartissent comme suit :

A.	1 <sup>o</sup> Crédits supplémentaires pour solder des créances arriérées . . . . . fr.	40,785 12
	2 <sup>o</sup> Crédits supplémentaires pour couvrir des insuffisances du budget de 1863 . . . . .	527,837 55
	Total . . . . . fr.	568,620 65

B. Crédits complémentaires au budget de 1863 pour renouvellement extraordinaire du matériel de transport. . . . fr. 1,075,000 »

En outre, ce projet de loi comprend un crédit spécial pour le service des bâtiments civils . . . . . fr. 17,000 »

**§ 1<sup>er</sup>. Crédits afférents à des exercices clos.**

A l'exception du crédit de fr. 18,983-68 demandé pour solder le prix de travaux d'entretien du canal de Selzaete à la mer du Nord, effectués pendant l'exercice 1861, et pour lesquels aucune allocation n'avait été votée au budget, les divers autres crédits, comportant ensemble une somme de fr. 21,799-44, ont pour objet des dépenses qu'il n'a pas été possible de solder en temps utile à cause de l'insuffisance des allocations budgétaires qui auraient dû y pourvoir. Cette insuffisance provient soit, en ce qui concerne les travaux hydrauliques, de ce que l'importance des travaux exécutés ou les prix d'adjudication ont dépassé les prévisions; soit, quant aux autres dépenses, de la nécessité où s'est trouvée l'administration de pourvoir à des besoins qu'il ne lui avait pas été donné de prévoir lors de la rédaction du budget. Cette explication générale, rapprochée des détails de l'art. 1<sup>er</sup> du projet de loi, semble justifier suffisamment cette première partie des crédits demandés.

**§ 2. Crédits destinés à suppléer à l'insuffisance de certaines allocations du budget de 1863.**

Les crédits de cette catégorie détaillés à l'art. 2 du projet de loi s'élèvent en totalité à la somme de fr. 527,837-53, qui se répartit comme suit :

Administration centrale . . . . .	fr.	6,108 58
Ponts et chaussées. . . . .		63,958 95
Chemins de fer, postes et télégraphes . . . . .		413,000 »
Entretien du canal de Selzaete . . . . .		44,770 »
Total égal. . . . .	fr.	<u>527,837 53</u>

**Administration centrale.**

**ART. 5 — Frais de déplacement.** — Les dépenses résultant des déplacements auxquels sont astreints les fonctionnaires de l'administration centrale ont dépassé de fr. 723,88 l'allocation destinée à les solder. Cette situation, tout exceptionnelle, est la conséquence de nécessités de service : c'est dire assez qu'il n'appartenait pas à l'administration de s'y soustraire.

**ART. 5. — Matériel.** — La somme de 5,200 francs demandée pour le matériel de l'administration centrale a pour objet le paiement de dépenses plus considérables qu'il a fallu faire, en 1863, par suite de l'ameublement de nouveaux bureaux, du renouvellement, devenu indispensable, d'une partie du mobilier mis à la disposition des fonctionnaires et employés, et enfin de l'accroissement sensible, depuis plusieurs années, des dépenses imputables à charge de cette allocation, résultat naturel et inévitable de l'extension des affaires traitées au Département des Travaux Publics. — Cette progression des dépenses est signalée également dans la note explicative produite à l'appui du budget rectifié pour 1864 à titre de justification de la demande d'augmentation de crédit qui s'y trouve formulée. Il est permis de croire que les Chambres feront un accueil favorable à cette demande.

comme à celle dont il est ici question et qui tend à mettre l'administration à même de payer des dépenses nécessitées par les besoins du service.

ART. 6. — *Honoraires des avocats du Département.* — Le crédit destiné au paiement des honoraires des avocats du Département présente, exceptionnellement pour 1863, une insuffisance de fr. 184-70, par suite de la nécessité où s'est trouvé l'un de ces jurisconsultes de prendre part à des consultations sur des affaires n'appartenant pas à son ressort.

#### **Ponts et chaussées.**

ART. 7. — *Routes.* — L'allocation votée en 1863 pour les travaux à faire en dehors des baux d'entretien est insuffisante à concurrence de 23.000 francs, à cause de l'obligation impérieuse où s'est trouvé le Département des Travaux Publics de faire construire plusieurs ouvrages d'art importants et de payer le prix de terrains nécessaires à l'élargissement de traverses de grande voirie dans plusieurs villes et villages, conformément aux plans d'alignement approuvés par l'autorité supérieure.

Les crédits alloués au budget de 1863 pour cinq des canaux et rivières dont les dépenses sont à charge de l'État et pour le service des ports et des côtes ont été dépassés respectivement de fr. 16,164,56 et de fr. 15,194,39. Cette insuffisance est le résultat inévitable de l'impossibilité où se trouve l'administration de se renfermer, pour des dépenses aussi variables de leur nature, dans le cadre de prévisions arrêtées souvent assez longtemps d'avance.

Il en est de même du crédit de 7,600 francs, sollicité pour payer des frais d'études et d'adjudications, dépenses qui suivent nécessairement la progression du développement des projets de travaux mis à l'étude ou en adjudication et qui ne peuvent pas être subordonnés à la situation du crédit budgétaire.

#### **Dépenses imprévues.**

Enfin, pour épuiser cette catégorie de crédits afférente aux travaux hydrauliques, une somme de 44,770 francs est demandée pour payer les frais d'entretien du canal de Selzaete. Aucune allocation ne figurant de ce chef au budget pour ne pas préjuger la solution du différend existant entre le Gouvernement et les provinces intéressées sur la question de savoir à qui incombent les frais d'entretien dont il s'agit, l'administration a dû jusqu'à présent pourvoir à ces dépenses au moyen de crédits supplémentaires.

#### **Chemins de fer, postes, télégraphes.**

##### *Crédits supplémentaires.*

Quelque soin qu'apporte l'administration dans l'évaluation des dépenses et malgré la révision des prévisions budgétaires, préalablement à leur discussion par les Chambres, il est impossible d'éviter tout à fait les crédits supplémentaires dans un service de l'importance de celui du chemin de fer notamment, qui subit aussi grandement l'influence des fluctuations commerciales et du prix des ma-

tières. Cette difficulté augmente encore lorsqu'il s'agit d'évaluer les dépenses à résulter de l'établissement de services nouveaux, tels que l'organisation de trains de nuit pour le transport des marchandises. (*Voir* n° 108 des documents parlementaires, session de 1862-63.)

Afin d'être en mesure de faire face à l'accroissement persistant du trafic, l'administration s'est vue obligée de donner à ce service un développement qu'elle n'avait pu prévoir tout d'abord : il a fallu, entre autres, créer un service complet de nuit sur des sections où l'on ne comptait établir qu'un service partiel ainsi que sur une partie de la ligne de l'Ouest où cette nouvelle organisation des transports n'avait pas été jugée immédiatement nécessaire.

Aussi, tous les ans, le budget du Département des Travaux Publics — notamment en ce qui regarde le chemin de fer — laisse-t-il sans emploi des parties de crédits assez notables, en même temps qu'il présente des insuffisances sur d'autres articles. On peut évaluer à 350,000 francs, les sommes qui resteront acquises au Trésor sur le budget voté pour 1863.

Les Chambres ont pu constater toutefois que, depuis plusieurs années, les insuffisances sont généralement peu importantes, eu égard au chiffre total du budget et qu'elles sont presque toujours compensées par des excédants à peu près équivalents.

---

Les explications qui suivent sont destinées à justifier, par nature de dépenses, les demandes de crédits supplémentaires se rapportant à divers services de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

#### **Voies et Travaux.**

##### *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.*

Insuffisance : 23,000 francs.

L'établissement d'un service complet de nuit sur les sections de Malinés à Termonde et de Tournai à Mouscron a nécessité l'admission de gardes-barrières, gardes-excentriques, gardes-signaux, etc., et a donné lieu à une dépense non prévue au budget, qui s'élèvera pour l'année 1863 à environ 15,100 francs.

Le complément de la somme demandée représente la quote-part incombant à la Compagnie du chemin de fer de l'Est-Belge dans les frais d'entretien des voies et bâtiments de la station commune de Châtelineau, frais qui sont payés en entier sur le budget, sauf versement par la Compagnie de la somme dont elle est redevable et qui est portée en recettes dans les comptes mensuels.

#### **Traction et matériel.**

##### *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.*

Insuffisance : 55,000 francs.

Dans le projet d'amendement présenté au budget de 1863 (Document, n° 108), on avait estimé à dix le nombre de machinistes et de chauffeurs à admettre par

suite de l'organisation des trains de nuit. Ce chiffre a dû être porté à dix-neuf machinistes et dix-neuf chauffeurs. Il a fallu, en outre, augmenter le nombre de manœuvres préposés au nettoyage, à l'allumage et à l'alimentation des locomotives; le budget n'avait rien prévu de ces divers chefs.

Enfin, dans le but d'accélérer les réparations aux wagons nécessaires pour assurer les transports, on s'est trouvé dans l'obligation d'astreindre à un travail extraordinaire le personnel chargé de ce travail et d'admettre des ouvriers en plus.

Les wagons étant utilisés dans une plus large mesure et fournissant un plus grand parcours par suite de l'établissement du service de nuit, qui supprime en grande partie le chômage du matériel, on comprend que les réparations deviennent plus nombreuses et demandent à être tenues au courant, afin de maintenir constamment en circulation le plus grand nombre possible de wagons.

Je ferai aussi remarquer que le matériel des transports ayant été augmenté pendant ces dernières années et une notable partie de nos wagons étant en service depuis une époque déjà éloignée, il est tout naturel que les frais de réparation deviennent plus importants.

#### **Transports.**

##### *Salaire des agents payés à la journée ou par mois.*

Insuffisance : 111,300 francs.

Les principales causes auxquelles il faut attribuer cette insuffisance sont indiquées ci-après :

L'augmentation du mouvement des voyageurs et des marchandises a mis l'administration dans l'obligation d'organiser de nouveaux trains et de donner plus d'extension au service de nuit. Par suite, il a été nécessaire d'admettre un assez grand nombre de gardes-frein, agréés, ouvriers, etc.

La mise en exploitation de nouvelles lignes concédées, notamment celles de Bruges à Blankenberghe et à Eecloo, de Louvain à Herenthals, etc., et de plusieurs voies de raccordement; enfin l'établissement d'une station commune à Châtelineau, ont donné lieu à une augmentation de personnel aux stations de Bruges, Louvain, Namur, Châtelineau, Écaussines, etc., etc. Ainsi que je l'ai fait remarquer plus haut, les dépenses, en ce qui concerne les stations mixtes, sont soldées intégralement par le budget, bien que l'administration n'ait à intervenir que pour une part proportionnelle; mais la part incombant aux compagnies concessionnaires est portée en recettes au profit de l'État dans les décomptes mensuels.

#### **Frais d'exploitation.**

Insuffisance : 50,000 francs.

L'augmentation des frais d'éclairage et de chauffage dans les stations, bureaux, etc., par suite de l'établissement du service de nuit, et les dépenses

supplémentaires résultant de quelques travaux d'appropriation des bureaux, salles d'attente, etc.. sont les causes de cette insuffisance.

**Camionnage.**

Insuffisance : 37,300 francs.

Cet excédant de dépenses, qui provient de l'accroissement du transport des petites marchandises, est couvert par une augmentation de recette équivalente. Il est à remarquer que, malgré l'insuffisance constatée sur l'exercice 1862, aucune augmentation n'avait été portée au budget de 1863.

**Pertes et avaries.**

Insuffisance : 30,000 francs.

Cette insuffisance doit être attribuée, d'une part, à la somme de 20,000 francs que l'État a été condamné à payer au sieur Berthel-Henneron; d'autre part, aux indemnités qui ont dû être accordées, par suite de l'accident survenu au mois de mars dernier, près de la station de Lède.

**Redevances aux Compagnies.**

Insuffisance : 75,000 francs.

Je dois d'abord reproduire une observation qui a souvent été faite au sujet de ces redevances : c'est que les prévisions ne peuvent être établies sur des bases même approximatives, à cause des fluctuations considérables imprévues qui se produisent non-seulement entre différents exercices, mais encore entre les mois d'un même exercice, dans le mouvement du matériel des lignes concédées vers celles de l'État et réciproquement.

Ainsi le développement du trafic mixte exerce, au point de vue des décomptes du matériel, une double influence : si, par exemple, il y a à effectuer d'importants transports de minerais, de charbon, etc., d'un point desservi par un chemin de fer concédé, il en résulte nécessairement une augmentation de parcours du matériel de la Compagnie sur les lignes de l'État et, comme il est de principe d'utiliser le matériel étranger au retour, la conséquence naturelle est une réduction de parcours du matériel de l'État sur les lignes concédées.

Toute l'étude de l'administration consiste à combiner les échanges de matériel, de manière à équilibrer, dans la limite du possible, les parcours réciproques ; mais elle ne peut évidemment atteindre ce résultat, lorsqu'un courant d'affaires importantes se manifeste dans une direction seulement.

**Télégraphes.**

*Salaires des agents payés à la journée ou par mois.*

Insuffisance : 14,000 francs.

Les dépenses prévues pour port à domicile et pour l'allocation d'indemnités

aux agents des chemins de fer concédés, ont été dépassées par suite de l'accroissement considérable des correspondances privées qui présenteront un excédant d'environ 100,000 télégrammes sur l'exercice 1862.

#### **Crédit Complémentaire.**

Le Gouvernement se trouve dans l'obligation de demander à la Législature un crédit assez important pour renouvellement extraordinaire de matériel des transports, parce que l'économique gestion du railway de l'État lui impose le devoir de ne laisser dépérir aucun des éléments de cet important instrument de travail. Les Chambres se rappelleront, d'ailleurs, que les chemins de fer ont eu à subir périodiquement des renouvellements extraordinaires de diverses natures. Seulement, ils se produisent aujourd'hui dans des proportions restreintes, eu égard au grand développement du trafic et des moyens de transport. Cette situation satisfaisante est le résultat des renouvellements qui se font incessamment par voie de réparation et qui ont eu pour conséquence d'améliorer considérablement le matériel fixe et roulant. Ainsi, entre autres, les locomotives, voitures, wagons, etc., ont été reconstruits dans des conditions à en augmenter notablement la durée et les services à en retirer.

Il est une autre remarque qui mérite de fixer l'attention des Chambres : Le budget de l'exploitation du railway de l'État a toujours supporté toutes les dépenses de renouvellement, tant extraordinaires qu'ordinaires, tandis que les principales Compagnies du continent ont effectué leurs renouvellements extraordinaires de billes, rails, locomotives, etc., soit en prélevant les sommes nécessaires sur le capital, soit en faisant face à ces dépenses par l'émission d'obligations. Ce dernier mode leur permet de pouvoir répartir les charges temporaires et extraordinaires sur un certain nombre d'exercices, au lieu d'avoir à les porter en compte à un ou deux exercices, ainsi que cela a lieu lorsque ces renouvellements figurent au budget des dépenses d'exploitation.

Le crédit complémentaire de 1,075,000 francs, demandé pour effectuer des renouvellements extraordinaires de matériel de transport, est destiné au remplacement de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises dont l'administration a dû ordonner la démolition, dans le courant de l'exercice 1863, pour cause de vétusté et qu'il n'a pas été possible de reconstruire au moyen des ressources ordinaires du budget. Le matériel démoli à la date du 6 octobre dernier et non remplacé, se compose :

- a. De 19 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe.
- b. De 12 — — — de 3<sup>e</sup> —
- c. De 347 wagons à marchandises de diverses catégories.

Il a été déduit des frais de reconstruction la valeur notamment des roues et essieux à remployer et qui est estimée à environ 280,000 francs.

#### **Bâtiments civils.**

*Crédit spéciale 17,000 francs.*

La loi du 1<sup>er</sup> juin 1863 a alloué au Département des Travaux Publics un

crédit spécial de 120,000 francs, pour travaux d'amélioration et d'ornementation à exécuter à la salle des séances du Sénat et à ses dépendances. Une somme de 17,000 francs est encore nécessaire pour solder toutes les dépenses qui ont été faites, et comme il s'agit de créances qui présentent un certain caractère d'urgence j'ai cru pouvoir le comprendre dans le présent projet de loi.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**JULES VANDERSTICHELEN.**

---

# PROJET DE LOI.



**ROI DES BELGES,**

*À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, par notre Ministre des Finances :

## ARTICLE PREMIER.

Des dépenses se rapportant à des exercices clos (1862 et antérieurs), pourront être imputées à charge du budget des travaux publics pour l'exercice 1863, jusqu'à concurrence de fr. 40,783-12 et y formeront un chap. X, subdivisé comme suit :

### § 1<sup>er</sup>. PONTS ET CHAUSSÉES.

#### ROUTES.

ART. 89. Entretien ordinaire, etc.	{	Ex. 1861, fr. 1,609 50	
		— 1861, » 50 92	
			————— 1,640 22

#### CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 90. Entretien ordinaire, etc.	{	Ex. 1861, fr. 600 »	
		— 1862, » 5,600 »	
ART. 91. Dyle et Demer (travaux d'amélioration)			
(exercice 1862) . . . . .		397 43	
			————— 6,587 43

#### PORTS ET COTES.

ART. 92. Entretien ordinaire, etc. (exercice 1862) . . . . .	fr. 7,246 57
--	--------------

#### FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.

ART. 95. Études de projets, etc.	{	Ex. 1860, fr. 530 »	
		— 1861, » 430 »	
		— 1862, » 805 »	
			————— 1,805 »
			————— 17,277 22

### § 2. CHEMINS DE FER, ETC.

ART. 94. Services en général : matériel (exercice 1862) . . . . .	fr. 3,881 22
---	--------------

### § 3. COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 95. Publication du recueil, frais de bureau, etc. (exerc. 1862) fr.	641 »
--	-------

### § 4. DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 96. Entretien du canal de Selzaete (exercice 1861) . . . . .	fr. 18,965 68
Total . . . . .	fr. 40,783 12

## ART. 2.

Des crédits supplémentaires, à concurrence de fr. 527,837-35, sont alloués au Département des Travaux Publics pour couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget de 1865; ils se répartissent comme suit entre les divers articles de ce budget auxquels ils sont rattachés :

## CHAPITRE PREMIER.

## ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 5. Frais de déplacements . . . . .	725 88	
ART. 5. Matériel, impressions, chauffage, éclairage, etc., fr.	5,200 »	
ART. 6. Honoraires des avocats du Département . . . . .	184 70	
		<hr/> 6,108 58

## CHAPITRE II.

## PONTS ET CHAUSSÉES.

## SECTION PREMIÈRE. — ROUTES.

ART. 7. Entretien ordinaire, etc. . . . .	fr. 25,000 »
---	--------------

## SECTION III. — CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 15. Meuse : Travaux d'amélioration, fr.	10,084 77
ART. 18. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc : Id. . . . .	2,795 28
ART. 27. Canal de Gand à Ostende : Id. . . . .	2,988 09
ART. 51. Moervaert : Id. . . . .	135 64
ART. 33. Rupel : Id. . . . .	162 78
	<hr/> 16,164 36

## SECTION IV. — PORTS ET COTES.

ART. 59. Entretien ordinaire, etc. . . . .	fr. 15,661 61
ART. 41. Phares et fanaux : trav. d'amélioration	1,552 78
	<hr/> 15,194 59

## SECTION V. — FRAIS D'ÉTUDES, ETC.

ART. 42. Études de projets, frais d'adjudications, etc. . fr.	7,600 »
	<hr/> 65,938 93

## CHAPITRE IV.

## CHEMINS DE FER, ETC.

## SECTION PREMIÈRE. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 58. Salaires. . . . .	fr. 25,000 »
----------------------------	--------------

## SECTION II. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 59. Salaires. . . . .	fr. 55,000 »
----------------------------	--------------

## SECTION III. — TRANSPORTS.

ART. 64. Salaires. . . . .	fr. 111,800 »
ART. 65. Frais d'exploitation. . . . .	50,000 »
ART. 66. Camionnage. . . . .	57,800 »
ART. 67. Pertes et avaries . . . . .	30,000 »
ART. 68. Redevances aux Compagnies . . . . .	75,000 »
	<hr/> 324,000 »
A reporter . . . . .	402,000 »
	<hr/> 70,067 53

Report . . . . . 402,000 » 70,067 85

SECTION V. — TÉLÉGRAPHES.

Art. 74. Salaires. . . . . fr. 11,000 »  
 ————— 413,000 »

CHAPITRE IX.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

Art. 88. Entretien du canal de Selzaete . . . . . fr. 44,770 »  
 Total. . . . . fr. 527,837 85

ART. 3.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics un crédit complémentaire de 1,073,000 francs pour renouvellement extraordinaire du matériel de transport.

Ce crédit formera le chap. XI, art. 97 du budget de ce Département pour l'exercice 1863.

ART. 4.

Le crédit de 120,000 francs alloué au Département des Travaux Publics par la loi du 1<sup>er</sup> juin 1863, pour l'exécution de divers travaux d'amélioration et d'ornementation à la salle des séances du Sénat, est augmenté de 17,000 francs.

ART. 5.

Ces crédits seront couverts au moyen des ressources ordinaires de l'exercice 1863.

Donné à Lacken, le 1<sup>er</sup> mars 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

JULES VANDERSTICHELEN.

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORDAN.