

(¹)

(N° 236.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1854.

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

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Il vous est demandé un crédit supplémentaire considérable au budget des Travaux Publics pour l'exercice 1853.

Les allocations pétitionnées sont applicables :

1° Au personnel de l'administration centrale, jusqu'à concurrence de fr. 15,564-50;

2° Aux ponts et chaussées, pour un montant de fr. 43,191-66;

3° Aux mines, pour fr. 3,472-93;

4° Aux chemins de fer, postes et télégraphes, pour une somme de 1,426,870 francs, et

5° A des dépenses imprévues, s'élevant à fr. 24,027-50.

Nous allons vous rendre compte des observations auxquelles ces différents articles de dépense ont donné lieu dans le sein de vos sections et de la section centrale.

§ 1. Personnel de l'administration centrale.

Quelles sont les causes qui ont dérangé l'évaluation des dépenses de ce service? L'insuffisance porte-t-elle sur la part du crédit affecté au secrétariat général,

(¹) Projet de loi, n° 197.

(²) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE MÉRODE WESTERLOO, MAERTENS, DE BROUWER DE HOGENDORP, OSY, MERCIER et FAIGNART.

aux ponts et chaussées et mines, ou à l'administration centrale des chemins de fer, postes et télégraphes ?

Si elle ne concerne pas le service des chemins de fer, postes et télégraphes, comment se fait-il, le personnel du secrétariat général et de l'administration centrale des ponts et chaussées et des mines étant limité par l'arrêté organique, que l'on ait dépassé les crédits, qui ont été, sans doute, affectés dans cette limite à ces services, sans avoir obtenu préalablement une disposition royale modificative ?

Telles sont les questions qui ont été posées dans diverses sections et auxquelles l'administration a répondu de la manière suivante :

« L'allocation nécessaire pour le personnel a été, en effet, dépassée, mais quant » à l'administration des ponts et chaussées seulement ; d'après l'arrêté organique » et les cadres du personnel fixés par cet arrêté, celle-ci ne devait absorber » que. fr. 79,500 »
 » en supposant que tous les fonctionnaires et employés eussent le » *maximum* du traitement affecté à leur grade ; tandis que la dépense » s'est élevée, en 1853, à. 94,524 81
 » L'excédant est donc de. 15,024 81

» Quant au secrétariat général, les cadres de son personnel, déterminés par le » même arrêté, comportaient une dépense (*maximum*) de. 72,700 »
 » il n'a été réellement dépensé que 60,599 84
 » par conséquent le secrétariat général est resté de. 7,699 84
 » au-dessous de l'allocation dont il aurait pu disposer.

» L'observation ne s'appliquant donc qu'à la direction des ponts et chaussées et » des mines, il suffira d'une simple explication pour démontrer que la critique » qu'elle renferme n'est pas fondée.—On demande pourquoi on a dépassé les cré- » dits sans disposition royale modificative. Or, d'après l'art. 49 de l'arrêté orga- » nique même de 1850, « les fonctionnaires des administrations extérieures qui » seront appelés à l'administration centrale par suite de cette réorganisation, pour- » ront obtenir un traitement plus élevé que ceux déterminés aux art. 15 et 22, si » le traitement dont ils jouissent est supérieur à celui de leur nouvel emploi. »

» Cette disposition a eu pour conséquence un premier surcroît de dépense de » 3,400 francs, par suite de la nomination d'un directeur général et d'un inspec- » teur général des ponts et chaussées dont le traitement dépassait de cette somme » le taux déterminé par l'arrêté organique.

» En second lieu, un arrêté royal du 27 janvier 1850, a appelé à l'administra- » tion centrale, en lui conservant son grade à titre personnel, un inspecteur géné- » ral des mines, au traitement de 9,000 francs.

» La section centrale, chargée de l'examen du budget des Travaux Publics » pour l'exercice 1849, avait déjà reconnu (p. 89 de son rapport, n° 191), « la » nécessité, pour le Ministre, d'avoir au Département un fonctionnaire qui puisse, » au besoin, être chargé par lui de missions spéciales et du contrôle des rapports » émanant des différentes divisions des mines ; » mais elle s'était prononcée contre » le maintien d'un fonctionnaire ayant le titre d'inspecteur général des mines. — » La même question s'étant représentée lors de la discussion du budget de 1850,

» et ce débat s'étant terminé par le vote, à l'art. 2 (administration centrale), d'une
 » somme de 9,000 francs pour l'inspecteur général des mines, l'arrêté précité du
 » 27 janvier 1850 n'a été que la consécration de ce vote.

» Cette mesure a eu également pour conséquence le transfert à l'administration
 » centrale d'un sous-ingénieur des mines, au traitement de 2,400 francs, qui
 » était attaché à la personne de l'inspecteur général des mines.

» Enfin, un arrêté royal, pris le 29 février 1852, pour assurer l'exécution de
 » l'art. 82 de la loi du 21 avril 1810, concernant la surveillance des *carrières*
 » *souterraines*, a confié ce service à un membre du corps des mines et décidé que
 » son traitement serait imputé sur l'allocation destinée au personnel de l'adminis-
 » tration centrale. — Par suite de cette mesure, la dépense du personnel a été
 » augmentée de 2,400 francs.

» Ces diverses dispositions modificatives de l'arrêté organique ont donc eu pour
 » conséquence un surcroît de dépense de 19,200 francs. — La différence entre
 » cette somme et celle de fr. 15,024-81, expliquée ci-dessus, provient de ce que
 » plusieurs des fonctionnaires ou employés de l'administration des ponts et chaus-
 » sées n'ont pas le *maximum* du traitement affecté à leur grade par l'arrêté
 » organique.

» La section centrale pourrait se demander comment ces faits, qui se sont pro-
 » duits, pour la plupart, en 1850, n'ont pas eu pour conséquence de provoquer
 » un déficit dès cette époque, l'allocation pour le personnel de l'administration
 » centrale ayant été la même en 1850, 1851 et 1852. — Cette circonstance est
 » due à ce que la loi des budgets, de 1851 et de 1852, permettait au Gouverne-
 » ment de transférer de l'un à l'autre les crédits figurant aux chapitres I et IV ;
 » la même faculté n'ayant plus été accordée par la loi du budget de 1853, l'allo-
 » cation votée à ce budget est devenue insuffisante. »

Ces explications sont conformes à celles qui ont été fournies à la section centrale
 chargée de l'examen du budget pour l'exercice 1854.

Dès l'origine, le crédit alloué à l'art. 2 du budget de 1853 a été considéré
 comme insuffisant, puisqu'il résultait de l'état nominatif des fonctionnaires, em-
 ployés et gens de service, qui avait été fourni à cette section, que l'ensemble du
 traitement du personnel de l'administration centrale s'élevait à 557,550 francs.
 L'insuffisance était donc de 50,940 francs ; mais, quoique remarquée pendant
 la discussion du budget, elle ne l'a été qu'après que la Chambre eût déjà voté
 l'article.

L'insuffisance a été réduite en opérant certains transferts qui ont porté sur la
 part affectée, dans le crédit total, à la direction générale des chemins de fer,
 postes et télégraphes. Quelques traitements du personnel attaché à cette adminis-
 tration centrale ont été prélevés sur les allocations pour le personnel des services
 extérieurs.

Dans cette occurrence, et considérant que l'insuffisance que présente l'art. 2
 sera compensée par un excédant que présenteront, d'après les renseignements qui
 lui ont été fournis, les allocations pour traitement du personnel des services exté-
 rieurs, la section centrale n'hésite pas à vous proposer l'admission du supplé-
 ment de crédit demandé et, par conséquent, l'adoption de l'art. 2, ainsi conçu :

« *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service, fr. 15,564-50. »*

§ 2. — Ponts et chaussées et mines.

Le crédit supplémentaire demandé à l'art. 8, sous le libellé :

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

n'a donné lieu à aucune observation. Ce crédit est la conséquence du vote émis par la Chambre lors de la discussion du budget pour l'exercice 1854. La Chambre a approuvé, en cette occasion, l'engagement contracté, au nom de l'État, avec l'administration communale de Bruxelles pour la distribution d'eau, et a voté une somme de 6,400 francs pour paiement de la seconde annuité.

Les explications données, dans l'exposé des motifs, au sujet du crédit supplémentaire demandé à l'art. 9 :

Canal de Gand au sas de Gand fr. 9,445 62

n'ont soulevé aucune objection.

Le supplément pétitionné à l'art. 17 :

Service de la Lys fr. 25,000 »

a donné matière à une critique sévère de la part de plusieurs sections.

Une somme de 40,000 francs avait été demandée, au budget de 1855, pour reconstruction d'un pont sur la Lys. Il est dit dans l'exposé des motifs que cette allocation avait été présumée suffisante ; mais que, lorsqu'on s'occupait de la rédaction du cahier des charges, un examen plus attentif fit reconnaître que l'exécution du plan exigerait une dépense d'environ 72,000 francs.

Les sections se sont donc demandé si le projet, qui a servi de base à la demande du crédit, n'était pas accompagné de devis estimatifs, ou si ces devis étaient faits avec si peu de soin qu'un écart de 25,000 francs, entre la dépense présumée et la dépense réelle, a été rendu possible. La 5^e section, admettant cette première supposition, demande qu'on s'abstienne de pétitionner des crédits pour des ouvrages de cette nature, qui se basent sur des présomptions que n'appuient point des calculs sérieux, alors que leur évaluation exacte ne présente aucune difficulté. D'après cette section, c'est dans l'absence trop fréquente de devis ou dans le peu de soin avec lequel les devis sont dressés que gît la cause de la demande trop fréquente de suppléments de crédits. La 5^e et la 6^e section admettent l'hypothèse de devis inexacts, et recommandent à M. le Ministre de veiller à ce que le détail des travaux soit plus sérieusement étudié.

L'administration a fourni à ce sujet les explications suivantes à la section centrale :

« L'ingénieur n'avait point fait d'estimation détaillée lorsque l'on a demandé » au projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1855, » une allocation de 40,000 francs, destinée à la reconstruction du pont dit *Hoogbrugge*, établi sur la Lys, en aval de l'écluse d'Harlebeke.

» Lorsque cette estimation fut dressée, il se trouva qu'elle comportait un chiffre
 » de fr. 71,907-46. — L'entreprise des travaux fut adjugée moyennant une
 » somme de 80,000 francs, mais sous la réserve que des modifications, arrêtées
 » en principe par le Département des Travaux Publics, seraient apportées au
 » tablier du pont à construire et que ces changements donneraient lieu à un dé-
 » compte, comportant une diminution de dépense s'élevant, au prix du détail
 » estimatif, à une somme fr. 14,173-30.

» Il est résulté de l'adoption de ces mesures une insuffisance de crédit de
 » 23,000 francs, chiffre dont le Gouvernement sollicite aujourd'hui l'allocation.

» Le pont qu'il s'agissait de construire était dans un état tel que l'on s'était
 » vu forcé, afin d'éviter des accidents, de limiter le passage aux voitures légères.

» C'est en ayant égard à cette situation dangereuse et pour ne point perdre
 » comme crédit la somme de 40,000 francs, qui avait été mise à sa disposition en
 » 1853, que le Département des Travaux Publics se résolut, bien qu'il ne disposât
 » point de tout le crédit nécessaire, à adjuger ce travail de reconstruction, en se
 » réservant de demander, à titre de crédit supplémentaire, la somme de
 » 23,000 francs dont l'insuffisance était constatée. »

La section centrale croit de son devoir d'engager M. le Ministre à veiller à ce que les demandes de crédit se basent toujours sur des projets bien étudiés et des détails estimatifs bien établis. L'ouverture de crédits supplémentaires pour des travaux susceptibles d'évaluation rigoureuse est trop fréquente ; elle ne devrait être motivée que par des circonstances extraordinaires et imprévues. Ce n'est que l'impossibilité de prévoir que les fonds affectés à un service ne suffiront pas qui puisse justifier un acte fait en dehors des termes du budget.

La section centrale vote le crédit demandé.

Le supplément à l'art. 20, *Service de la Dendre*, fr. 1,139-04, a été adopté sans observation.

L'allocation de l'art. 26 : *Canal de la Campine*, a présenté une insuffisance de 1,189 francs.

A cette occasion, la 3^e section a demandé s'il est vrai que les eaux de ce canal sont presque exclusivement utilisées pour les irrigations.

Nous avons reçu sur cet objet la note suivante du Gouvernement :

» Les canaux de la Campine sont utilisés pour les deux intérêts distincts, en vue
 » desquels ils ont été établis : la navigation et les irrigations.

« Ce qui prouve que ces canaux ne sont pas utilisés presque exclusivement pour
 » les irrigations, c'est la progression constamment ascendante des transports qui
 » s'y effectuent.

» Les développements, à l'appui de plusieurs projets de budget du Département
 » des Travaux Publics, ont déjà fait connaître les recettes effectuées sur le canal de
 » jonction de la Meuse à l'Escaut et sur le canal d'embranchement vers Turnhout,
 » depuis qu'ils ont été livrés à la navigation.

» Il semble opportun de fournir ici de nouveau ce renseignement.

» *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.*

» PRODUITS.

» Les droits de navigation perçus sur la 1 ^{re} section du canal de » la Campine, à partir du 22 août 1844, jour auquel elle a été » livrée à la navigation, jusqu'à la fin de la même année, se sont » élevés à fr.	505 69
» Les droits de navigation se sont élevés en 1845 à	1,981 95
» La 2 ^e section du canal de la Campine a été ouverte à la » navigation, dans le courant du mois de septembre 1846. » Les recettes opérées sur cette section, pendant les quatre » derniers mois de cet exercice, se sont élevées à	2,874 75
» Les produits de la 1 ^{re} section se sont élevés pendant » toute l'année à	2,800 44
» Ensemble, en 1846	<u>5675 19</u>

» Les droits de navigation se sont élevés sur les deux sections :

» En 1847 à fr.	14,499 66
» En 1848	17,395 59
» En 1849	18,199 52
» En 1850	20,967 96
» En 1851	26,160 73
» En 1852	27,742 89

» *Canal d'embranchement vers Turnhout.*

» PRODUITS.

» Les droits de navigation, perçus sur le canal d'embranchement vers Turnhout,
» se sont élevés :

» En 1846 à fr.	15 21
» En 1847	1,553 41
» En 1848	2,541 29
» En 1849	2,982 23
» En 1850	2,036 95
» En 1851	3,619 21
» En 1852	5,875 81 »

La section centrale admet le crédit.

ART. 50. — *Traitements et indemnités du personnel du corps
des mines.* fr. 3,472 95

Ce supplément de crédit est ajouté au projet de loi, par suite d'une demande adressée par M. le Ministre à la section centrale. Il trouve sa justification dans la nécessité où l'administration a été d'ordonner aux officiers du corps des mines des déplacements plus nombreux dans l'intérêt du service; la section centrale n'hésite pas de vous en proposer l'adoption.

§ III. — Chemins de fer, postes et télégraphes.

Le crédit supplémentaire, dont le service des chemins de fer, postes et télégraphes exige la délivrance, est considérable ; il ne s'agit de rien moins, comme nous l'avons déjà dit, que d'une somme de 1,426,870 fr., ce qui porte les crédits affectés à cette branche d'administration à 11,546,673 fr., non compris le montant du traitement et des indemnités du personnel de l'administration centrale.

Cette somme a paru excessive à toutes les sections et toutes, une seule exceptée, en ont demandé une justification plus complète. La 5^e section a pensé qu'une demande de justification serait inutile. « La cause du mal, dit-elle, c'est une organisation défectueuse, c'est une voie défectueuse, un matériel défectueux. Il ne sert à rien de s'attaquer à un passé sur lequel on ne peut revenir ; il ne sert à rien de rechercher les auteurs du mal, lorsque leur responsabilité n'est pas engagée et que le mal est connu, ces recherches ne pourraient donner lieu qu'à des discussions sans résultat ; il est oiseux de demander la justification de dépenses que l'état des choses justifie en grande partie. Il n'y a qu'une voie à suivre, c'est de détruire la cause du mal, en changeant une organisation qui ne permet pas de bien faire et de dépenser peu, c'est de mettre le chemin de fer en état d'être exploité avec économie. Alors, et seulement alors, si les dépenses sont encore trop grandes, on pourra en demander compte avec quelque succès, car la responsabilité des agents sera encourue. »

La section centrale partage, sur ce point, l'avis de la 5^e section. Le budget des travaux publics, les demandes de crédits supplémentaires ont donné lieu, depuis quelques années, aux critiques les plus sévères ; on a prouvé, vingt fois, que notre exploitation est trop coûteuse, qu'au milieu du progrès général, le chemin de fer belge seul reste en arrière ; qu'ont produit que toutes ces censures ? Quelle est la dépense qui a été réduite ? Quelle est l'amélioration qui a été effectuée ? Tous les efforts sont restés stériles et il ne pouvait en être autrement. L'imperfection de l'organisation ne pouvait pas être contestée : si grande que soit la bonne volonté, elle ne sera jamais assez grande pour faire des améliorations importantes avec un instrument vicieux. Il fallait donc, avant tout, changer le mécanisme de l'administration. Les moyens d'exploitation étaient défectueux : la voie était trop faible et son dépérissement marchait rapidement ; le renouvellement se faisait trop lentement, les machines étaient vieilles, trop peu nombreuses et pas assez puissantes ; les wagons ne suffisaient pas pour le trafic ; les locaux, les plus indispensables par l'influence marquée qu'ils exercent sur l'exploitation, manquaient ; les moyens mécaniques, qui produisent le bon marché et la rapidité des manœuvres, faisaient défaut. Il fallait réformer cet état de choses pour deux motifs : d'abord, dans l'intérêt de l'entreprise elle-même, puisque toutes ces déficiences étaient autant de causes de dépenses extraordinaires et ne permettaient pas de demander au chemin de fer tout ce qu'il peut produire, ensuite, parce que, aussi longtemps que ces déficiences existeront, les hommes pourront se réfugier derrière elles, pour échapper à la responsabilité de leurs actes. Chaque fois qu'il sera dit : le service de la voie est trop coûteux, la traction coûte trop, les dépenses de réparations du matériel sont trop grandes, le service des stations occasionne des dépenses excessives, on verra opposer la vétusté et la faiblesse de la voie, l'âge et la quantité

lu matériel, l'insuffisance des gares, le manque de moyens mécaniques, et comme il y a quelque chose de très-fondé, de très-vraisemblable dans ces motifs, quelles que soient les fautes des hommes (la section centrale procède par voie d'hypothèse), ces fautes, qui se résument en une dépense ruineuse, se perpétueront à l'abri de ces défauts.

Si c'est uniquement à cause du mécanisme important de l'administration et de l'outillage incomplet ou usé de notre chemin de fer que l'exploitation nous coûte trop, ce serait manquer de sagesse et commettre une injustice envers les hommes qu'on accuse sans raison, que de ne pas réformer un état de choses vicieux.

Si c'est en partie la faute des hommes, ce serait encore manquer de sagesse que de ne pas nous mettre à même de faire peser sur eux la responsabilité de leurs actes.

Lorsqu'il y a des lignes dont l'exploitation coûte, toute proportion gardée, un quart et même un tiers moins cher que les nôtres, lorsque les causes qui nous empêchent d'exploiter à aussi bon marché sont connues et que les remèdes sont indiqués, rester indifférents, refuser de faire ce qui est nécessaire pour arrêter cet excès de dépenses, ce serait quelque chose de plus qu'un manque de sagesse.

Encore si, en dépensant plus qu'on ne dépense ailleurs, nous faisons mieux que les autres, si le service, sur notre réseau, se faisait avec plus de célérité, plus de régularité, s'il présentait plus de sécurité que le service des compagnies, on pourrait faire entrer ces avantages en compensation. Mais cette excuse nous fait défaut : ce que nous dépensons au-delà de ce qu'on dépense ailleurs, nous le dépensons en pure perte. Et qu'on ne l'oublie pas : il ne s'agit pas ici de l'emploi plus ou moins utile de quelques milliers de francs ; il s'agit de millions, il s'agit de l'équivalent d'un gros impôt.

Pour l'honneur de l'exploitation par l'État, dans l'intérêt du Trésor, il faut mettre fin à cet état des choses.

Quoique la section centrale soit d'avis, avec la 3^e section, que l'insuffisance des crédits, portés au budget de 1853, résulte principalement des causes dont nous venons de parler, en d'autres termes, quoiqu'elle soit persuadée que, si l'organisation de l'administration avait été plus simple, plus forte et plus commerciale, et si le chemin de fer eût été mieux outillé et mieux établi, les dépenses d'exploitation ne se seraient pas élevées, malgré le développement des transports et le renchérissement des matières et de la main-d'œuvre, à la somme prévue au budget, elle convient cependant qu'en l'absence de ces améliorations, il n'a pas été possible de se renfermer dans les limites des crédits votés. Des circonstances extraordinaires et imprévues ont exercé une influence marquée sur les dépenses des chemins de fer dans tous les pays. Partout on est allé au-delà des évaluations ; il n'y a pas un compte-rendu qui n'accuse un accroissement de dépenses pendant l'année 1853. La section centrale ne peut donc que conclure à l'ouverture des crédits supplémentaires pétitionnés pour le service des chemins de fer, postes et télégraphes.

Nous allons, Messieurs, vous faire connaître les questions posées par les sections et les réponses que l'administration y a faites, ainsi que les observations de détail auxquelles les différents articles ont donné lieu.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 57. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 80,000

La 1^{re} section a réclamé un tableau détaillé, résumant, par quinzaine et par *littera* des crédits, les dépenses en salaires.

Elle a demandé aussi le nombre d'ouvriers par *littera*, pendant les mois de janvier, juillet et décembre.

Il résulte des tableaux, qui nous ont été fournis et qui seront déposés sur le bureau pendant la discussion, que le montant de la dépense, pour surveillance et police de la voie, a été de fr. 625,847-20, et celle pour l'entretien ordinaire de fr. 652,152-80, ce qui fait un total de 1,258,000 francs. Le nombre d'agents affectés à la surveillance et à la police de la voie a été de 945. Mille quarante-sept agents ont été employés à l'entretien ordinaire. La dépense a été, pendant le mois de janvier, de 104,855 francs, pendant le mois de juillet, de 106,204 francs et, pendant le mois de décembre, de 116,559 francs.

ART. 58. *Matériaux, engins, outils et ustensiles* fr. 22,000

Ce crédit doit être porté à fr. 57,819-89, et celui pétitionné à l'art. 59, à fr. 192,180-11.

Une loi du 24 juin 1853 (*Moniteur* du 1^{er} juillet, n° 182) a augmenté de 100,000 francs l'allocation de 565,000 francs, formant l'art. 59 du budget, dans le but de pourvoir à la dépense à résulter des travaux de remplacement, par des remblais, des ponts établis sur les fossés de la place d'Ath pour le passage du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Il résulte des explications qui nous ont été données par M. le Ministre que, dans la pensée du Gouvernement, ce supplément de crédit devait servir à payer indistinctement toutes les dépenses à résulter de l'ensemble du travail pour lequel il avait été demandé et obtenu de la Législature, c'est-à-dire qu'une partie, jusqu'à concurrence d'environ 64,000 francs, devait en être affectée à des travaux de terrassements, de maçonnerie, etc., et que le surplus devait être employé à l'achat de matériaux, billes, rails, etc.

Au lieu de rattacher le crédit de 100,000 francs uniquement à l'art. 59, il aurait donc fallu le diviser entre cet article et l'art 58. Aussi la Cour des comptes s'est-elle opposée à la liquidation d'ordonnances de paiement qui, imputées sur l'art. 59, étaient destinées à solder le prix de traverses et de rails.

Le Gouvernement demande que cette division soit faite par la loi soumise à vos délibérations. Il demande à cette fin que le crédit de 22,000 francs, sollicité au projet, soit majoré de fr. 55,819-89, qui est le montant de la dépense pour rails et billes à imputer sur le crédit de 100,000 francs, ouvert par la loi du 24 juin dernier, et que le surplus, c'est-à-dire fr. 64,180-11, qui forme le complément de ce crédit, soit ajouté à la somme pétitionnée à l'art. 59. De cette manière le crédit de 100,000 francs se trouverait absorbé dans les art. 58 et 59 et la loi du 24 juin 1853 devrait être rapportée.

La section centrale a fait droit à cette demande du Gouvernement; elle vous propose d'augmenter les allocations des art. 58 et 59 dans les proportions indiquées

et d'insérer dans le projet de loi un article nouveau, pour supprimer le crédit de 100,000 francs, ouvert par la loi du 24 juin 1853.

ART. 59. *Travaux et fournitures* fr. 128,000

Ce crédit doit être porté, pour les motifs énoncés à l'art. 58, à fr. 192,180-11.

A l'occasion de cet article, la section centrale a demandé pourquoi on continue à faire, pour le chemin de fer de Tournay à Jurbise, des dépenses qui devraient être supportées par la Compagnie.

L'administration a répondu qu'elle continue à faire ces dépenses, parce que la Compagnie s'y refuse et qu'il n'est pas possible de laisser souffrir ou de suspendre le service; que les dépenses, dont il s'agit, se réduisent à ce qui est rigoureusement indispensable et font l'objet d'un compte spécial; que leur liquidation a lieu sous forme d'avance effectuée par l'État, en attendant la solution de la question de savoir à qui elles doivent définitivement incomber.

Nous avons été informés que les négociations avec la Compagnie n'ont pas eu de résultat. Le différend devra donc être porté devant les tribunaux.

TRACTION ET ARSENAL.

ART. 61. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 123,570

La 4^e section a demandé la production d'un état de situation des allocations-salaires pendant l'exercice 1853.

Il résulte du tableau qui nous a été fourni par l'administration, que les dépenses se sont élevées à fr. 1,463,606-04, réparties comme suit :

Maclinistes et chauffeurs	fr. 314,691 99
Service d'entretien dans les stations	422,217 57
Agents en service général	248,469 82
Ateliers des locomotives de l'arsenal	171,060 75
Id. des voitures	272,368 58
Travail à la tâche	54,797 33

Parmi les causes qui ont déterminé l'insuffisance des fonds affectés aux salaires, il en est une que la section centrale doit mentionner spécialement, c'est la nécessité où s'est trouvée l'administration d'augmenter le salaire d'un grand nombre d'ouvriers qui n'avaient que fr. 1-20 et fr. 1-40 par jour. L'humanité justifie complètement cette dépense et l'administration de nos chemins de fer est allée, sous ce rapport, beaucoup moins loin que les compagnies étrangères; c'est ainsi que les chemins de fer français ont alloué à leurs ouvriers d'ateliers, et même à leurs employés, dont le traitement n'excédait pas 1,500 francs, une indemnité mensuelle destinée à ramener le prix du gain au taux normal.

ART. 62. *Primes d'économie et de régularité*. fr. 16,000

Cet article n'a donné lieu à aucune observation.

ART. 63. *Combustibles et autres consommations pour la traction des convois* fr. 113,500

La 4^e section a demandé à quelle époque l'on a adjugé les fournitures du coke pour l'exercice 1853 et à quel prix.

L'administration nous a fait connaître que les fournitures de coke ont été adjugées, le 29 décembre 1852, aux prix suivants :

A Manage, à	fr. 16 50	les mille kilogrammes.
Manage, à	16 50	id.
Manage, à	17 »	id.
Ans, à	17 40	id.
Liège, à	17 50	id.
Liège, à	17 80	id.
Namur, à	16 77	id.
Verviers, à	17 65	id.

Dans le sein de la section centrale des observations ont été faites sur la mauvaise qualité du coke employé sur nos lignes. Il a été dit que le moyen d'obtenir des cokes plus denses, et absorbant peu d'eau, c'est le lavage et une cuisson plus prolongée. Les cokes devraient être livrés à la traction avec 5 p. % de cendres au plus, avec un *maximum* de 4 p. % d'eau, et devraient peser 50 kilog. à l'hectolitre. La section centrale appelle l'attention particulière de M. le Ministre sur cet objet, qui a une grande importance pour l'économie dans les consommations.

ART. 64. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.* . fr. 383,000

La 4^e section a élevé des plaintes contre l'état du matériel pour le transport des marchandises et contre son insuffisance. Une grande partie de la somme demandée à cet article, dit-elle, a servi à exécuter des travaux de réparation à nos wagons, et cependant ces travaux sont loin d'être suffisants ; car beaucoup de véhicules continuent à être dans un état déplorable : on ne voit sur nos lignes que des wagons ayant subi de grandes avaries, spécialement aux buttoirs. Elle demande que des mesures soient prises, dans le plus bref délai possible, pour mettre notre matériel en bon état de service et pour le compléter.

La section centrale a adhéré unanimement à ce vœu.

ART. 65. *Redevances aux compagnies* fr. 40,000

A propos de cet article, la section centrale a demandé :

1^o Quelles sont les sommes brutes dues par l'État à chaque compagnie, du chef de l'usage de leur matériel ?

2^o Quelles sont les sommes brutes dues à l'État par les compagnies, du même chef ?

3^o Quelles sont les différences ou le reliquat au profit des compagnies ou de l'État ?

Nous annexons au présent rapport le tableau que l'administration nous a fourni en réponse à ces questions.

La section centrale a demandé également quels sont les prix et les conditions qui servent de base à ces échanges de matériel avec les compagnies.

L'administration nous a transmis, en réponse à cette question, la note suivante :

Conditions et prix stipulés par les diverses conventions internationales et mixtes pour l'emploi du matériel échangé de part et d'autre.

» CONVENTION FRANCO-BELGE (conclue le 12 septembre 1849).

» ART. 2. Les voitures de toute espèce des deux administrations seront admises à circuler sur les chemins de fer en relation.

» ART. 4. Il sera tenu compte, de part et d'autre, de la circulation du matériel ; ce compte aura pour base les prix suivants, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre :

» 1° Pour le parcours d'une locomotive allumée, soit à charge soit à vide, par kilomètre	fr. 1 20
» 2° Pour le parcours d'une voiture à voyageurs à 4 roues, à charge ou à vide, par kilomètre	» 05
» 3° Pour le parcours de toute autre voiture à charge ou à vide, par kilomètre.	» 05

» Indépendamment du prix de parcours ci-dessus, il sera payé une indemnité de 20 centimes par heure de retard, pour toute voiture qui ne serait pas rentrée dans un délai fixé, à raison d'une heure par lieue de cinq kilomètres de distance, plus 48 heures pour le temps du déchargement ; les heures de nuit comptent comme les heures du jour.

» Toute fraction de lieue comptera pour une lieue et toute fraction d'heure comptera pour une heure.

» CONVENTION DE MONS A MANAGE (conclue le 14 mai 1849.)

» ART. 3. Les prix de parcours pour les locomotives, les voitures à voyageurs et à marchandises, sont les mêmes que ceux ci-dessus de la convention Franco-Belge.

» L'indemnité par heure de retard est également fixée à 20 centimes.—Le délai pour le déchargement n'est que de 24 heures pour les jours ordinaires et de 36 heures, soit douze heures en plus, pour les dimanches et les jours fériés.

» Le parcours des wagons à marchandises seulement, a été ultérieurement réduit et est encore actuellement fixé à 2 centimes par kilomètre au lieu de 3 centimes.

» CONVENTION DE NAMUR A LIÈGE (conclue le 8 août 1850.)

» ART. 23. Les prix de parcours pour les locomotives, voitures à voyageurs et wagons à marchandises, sont les mêmes que ceux fixés pour le chemin de fer du Nord et pour celui de Mons à Manage.—Pour les wagons à marchandises le prix de parcours, par kilomètre a été également réduit à 2 centimes.

» L'indemnité est de 20 centimes par heure de retard après un délai fixé
 » également à raison d'une heure par 3 kilomètres de distance, plus 24 heures
 » pour le déchargement. — Ce délai de 24 heures pour le déchargement est fixé
 » à 42 heures pour les dimanches et les jours fériés, et à 60 heures pour les
 » wagons de la société expédiés en Prusse. En outre, il n'est pas tenu compte à
 » la société du séjour de ses wagons en Allemagne, pendant les dimanches et les
 » jours fériés où la douane prussienne suspend ses opérations.

» Pour le décompte de la ligne de Namur à Liège, on a admis le système des
 » heures à bonifier à faire entrer en déduction des heures de retard : c'est-à-dire
 » que du nombre total des heures de retard éprouvées par les wagons de l'une
 » des deux parties, l'autre partie a droit à la déduction du total des heures dont
 » elle fait profiter ces mêmes wagons en les renvoyant avant le temps accordé
 » par les délais.

» CONVENTION BELGE-RHÉNAINE (conclue le 18 septembre 1852.)

» ART. 1^{er}. L'administration du chemin de fer rhénan fournira tout le maté-
 » riel nécessaire au transport des voyageurs et des bagages entre la station de
 » Verviers et la frontière. Néanmoins la traction des convois se fera par les loco-
 » motives belges jusqu'à la station de Ronhée et vice-versa. (*Le transborde-
 » ment des voyageurs et bagages aura lieu à Verviers.*)

» ART. 4. Il sera tenu compte à chacune des deux administrations de l'emploi
 » fait de son matériel sur les lignes en relation, d'après les bases suivantes, la
 » circulation à vide comptant comme la circulation à charge :

» Pour une locomotive allumée, par kilomètre de parcours . . .	fr. 1 02
» Pour une voiture à voyageurs de 1 ^{re} classe	» 046
» » » de 2 ^e ou 3 ^e classe	» 034
» Pour un wagon à bagages à 4 roues	» 034

» Pour les voitures, à plus de quatre roues, ces prix seront majorés de moitié
 » par paire de roues.

» Pour toute autre voiture de transport fermée, bâchée ou non bâchée,
 » pouvant charger jusqu'à 6 tonnes fr. » 02

» Pour toute autre voiture de transport fermée, bâchée ou non bâchée,
 » pouvant charger jusqu'à 10 tonnes » 05

» Les délais accordés, de part et d'autre, sont fixés comme suit :

» Pour un trajet de 1 à 50 kilomètres, 2 jours ;	
» Id. de 51 à 100 id. 3 id. ;	
» Id. de 101 à 200 id. 4 id. ;	
» Id. de 201 et au delà, 5 id.	

» Ces délais sont calculés d'après les distances réelles prises une fois seulement,
 » et toute fraction de kilomètre comptant comme un kilomètre.

» Les jours seront comptés de minuit à minuit.

» Les jours de départ et de retour des wagons à la station-frontière ne compte-
 » ront ensemble que pour un seul jour.

» Les délais ci-dessus seront majorés d'un jour pour tout wagon qui, parti
 » chargé de la ligne à laquelle il appartient, y sera renvoyé chargé.

» Les dimanches et les jours fériés, pendant lesquels il ne fera pas d'expédition en douane, ne compteront point pour former ces délais.

» Il sera payé une indemnité de 3 francs par jour de retard pour tout wagon qui sera retenu sur une ligne étrangère au delà des délais accordés.

» ART. 5. Les locomotives belges servant à la traction entre Ronheide et la frontière, de même que les voitures rhénanes, servant au transport des voyageurs et des bagages entre Verviers et Herbesthal, feront l'objet d'un compte séparé, entièrement indépendant du compte des wagons à marchandises, équipages, chevaux et bestiaux.

» ART. 6. Le reliquat, provenant des retards dans le renvoi du matériel précité, ne portera que sur la différence entre la somme des jours employés pour toutes les expéditions cumulées et celle des jours accordés par l'art. 4.

» Le prix de circulation des voitures mixtes ou à compartiments de diverses classes, sera établi à raison du taux moyen de 4 centimes par kilomètre.

» CONVENTION D'AIX-LA-CHAPELLE A DUSSELDORF ET A GLADBACH, PAR CREVELD A RUCHROIT
» (conclue le 27 août 1852).

» Les prix de parcours pour les diverses espèces de voitures, les délais accordés, ainsi que les conditions, sont les mêmes que pour la convention belge-rhénane.

» ART. 28. Les deux administrations adoptent pour leurs relations internationales les formulaires et le mode établi pour le service international belge-rhénan.

» Le décompte de l'emploi du matériel belge-prussien sera compris dans le décompte belge-rhénan.

» CONVENTION DE LA FLANDRE OCCIDENTALE (conclue le 7 juillet 1852).

» Les prix de parcours de toutes les espèces de voitures sont les mêmes que ceux de la convention belge-rhénane. Seulement le parcours d'une locomotive est fixé à 1 franc par kilomètre au lieu de fr. 1-02.

» Les délais, ainsi que les conditions, sont aussi les mêmes. Tout wagon remis après le départ du dernier train de marchandises, à la station d'échange, ne sera compté dans le calcul des délais qu'à partir du lendemain.

» ART. 22. Les transports de matières pondéreuses effectués par le service mixte entre Tournay et Ostende, et réciproquement, se feront généralement par les wagons de la Société qui seront en dépôt, à cet effet, dans lesdites stations. Les indemnités stipulées pour retard dans le renvoi du matériel ne seront pas applicables auxdits wagons.

» ART. 23. Les transports de coke, pour le service de la Société, continueront à s'effectuer au moyen de son matériel et les retards ne seront point comptés.

» CONVENTION DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE (conclue le 27 novembre 1852).

» Les prix de parcours, des diverses espèces de voitures, sont les mêmes que ceux de la convention de la Flandre occidentale. Les délais accordés et les conditions sont aussi les mêmes. Seulement les jours de bonification constatés au

» profit de l'une ou de l'autre partie, après l'établissement de la balance générale
 » des jours accordés et des jours employés, sont payés comme les jours de retard,
 » à 5 francs.

» L'explication de ce dernier système a lieu, à titre d'essai.

» CONVENTION DE CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE (conclue le 10 juillet 1852).

» Mêmes prix de parcours pour les différentes espèces de voitures que pour la
 » Flandre occidentale et l'Entre-Sambre-et-Meuse. Également mêmes délais et
 » mêmes conditions. En somme, ce sont absolument les mêmes bases que celles
 » des deux conventions précitées.

» *Nota.* Les conventions franco-belge, de Mons à Manage et de Namur à Liège,
 » suivies actuellement, sont les mêmes que celles adoptées dès le principe et n'ont
 » reçu aucune modification. Toutes les autres conventions ont été modifiées et
 » établies sur d'autres bases que celles primitives. »

La section centrale a demandé, enfin, quelles sommes ont été payées aux compagnies qui ont mis des wagons à la disposition de l'État, pendant le mois de décembre 1853 et le premier trimestre de 1854.

L'administration a répondu que la somme à payer par l'État à la compagnie du chemin de fer de Louvain à Charleroy, pour location de wagons, pendant les mois de décembre, janvier, février et mars s'élève à 26,716 francs.

En présence de la charge considérable qui résulte pour l'État de l'emploi du matériel des compagnies, la section centrale ne peut qu'insister, avec une nouvelle force, sur la nécessité de compléter le matériel de notre réseau.

MOUVEMENT ET TRAFIC.

ART. 67. *Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres.* fr. 271,000

La section centrale s'est fait délivrer un relevé par littéra des ouvriers attachés aux services du mouvement et du trafic. Il résulte de ce relevé que les dépenses en salaires (a) pour le chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc., ont été de fr. 379,232-27, et celles (b) pour la formation des convois, le nettoyage des voitures et bureaux, les portiers, gardiens, gardes-freins, veilleurs, etc., de fr. 364,814-56, faisant un total de fr. 944,046-83. L'allocation demandée au budget n'avait été que de 680,000 francs.

Le nombre d'agents a été, au mois de janvier, de 2,479 ; au mois de juillet, de 2,445, et au mois de décembre, de 2,955.

ART. 68. *Frais d'exploitation* fr. 25,000

Adopté sans observation.

ART. 69. *Camionage* fr. 48,500

Cet article a été adopté purement et simplement.

ART. 70. *Pertes et avaries.* fr. 18,000

La 5^e section a demandé un état détaillant, par mois, les sommes payées, en 1853, 1^o pour pertes ; 2^o pour avaries ; 3^o pour retards.

Il résulte de cette pièce, qui sera déposée sur le bureau pendant la discussion du projet de loi, que 691 réclamations ont été admises et ont occasionné une dépense de fr. 34,638-90 ; que les demandes d'indemnités, pour lesquelles il y a contestation, s'élèvent à environ 5,500 francs.

TÉLÉGRAPHES.

ART. 71. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés,* fr. 4,000

La 5^e section a constaté que des plaintes se sont produites contre le choix des télégraphistes, et qu'il existe parmi les négociants anglais un manque de confiance en nos agents.

La section centrale a appelé la plus sérieuse attention de M. le Ministre sur cet objet.

Nous avons reçu, à cet égard, la réponse suivante :

« Le service des télégraphes se recrute comme les autres services de l'adminis-
 » tration. Pour être admis au surnumérariat, il faut être Belge, âgé de 17 à
 » 23 ans, satisfaire à l'examen prescrit et fournir des certificats constatant la
 » moralité des antécédents. Dans deux circonstances seulement, on a admis des
 » jeunes gens nés en Belgique, de parents étrangers, parce que les langues anglaise
 » et allemande leur étaient familières, chose très-importante dans le service télé-
 » graphique.

» D'après l'art. 4 de la loi du 1^{er} mars 1851, les art. 187 et 378 du Code pénal
 » sont applicables aux agents qui violeraient le secret des dépêches télégraphi-
 » ques. On appelle fréquemment leur attention sur l'extrême importance de leurs
 » obligations à cet égard.

» En Angleterre, les compagnies admettent de préférence des télégraphistes de
 » douze à quatorze ans. Il est permis de douter que les garanties de discrétion y
 » soient plus complètes.

» Il est à désirer que les plaintes et la défiance qui s'élèveraient contre le
 » service belge, soient nettement formulées. Elles seraient immédiatement l'objet
 » d'une enquête sévère.

» Les lignes télégraphiques belges sont exploitées, depuis trois ans, et jusqu'au-
 » jourd'hui aucune plainte touchant la violation du secret des dépêches n'est par-
 » venue au Département des Travaux Publics. »

ART. 72. *Salaires des agents payés à la journée* fr. 12,000

Pas d'observation.

ART. 73. *Entretien* fr. 3,000

Adopté sans discussion.

SERVICE GÉNÉRAL.

ART. 76. *Matériel et fournitures de bureau* fr. 77,200

Adopté.

POSTES.

ART. 81. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents
subalternes* fr. 10,000

M. le Ministre nous a fait connaître que le crédit de 10,000 francs, demandé à cet article, n'est pas suffisant et qu'il est indispensable de le porter à 12,000 francs.

Des membres de la section centrale ont exprimé, à propos de cette augmentation, l'opinion qu'il serait à souhaiter que les chefs de service fournissent, dès l'origine, au chef du Département, des chiffres assez exacts pour ne plus rendre nécessaires ces corrections fréquentes dans les crédits demandés.

L'augmentation a été admise par la section centrale, et le chiffre a été porté, par conséquent, à 12,000 francs.

ART. 82. *Transports des dépêches* fr. 26,000

Cet article est adopté sans observation.

ART. 84. *Matériel, fourniture de bureau, frais de loyer et de régie*, fr. 25,000

Adopté.

§ 4. Dépenses imprévues.

ART. 87. *Service du canal de Zelzaete* fr. 22,807

Ce crédit a donné lieu à différentes observations de la part des sections.

La 1^{re} section a demandé le détail de l'emploi de l'allocation pétitionnée.

L'administration nous a fourni, à cet égard, la note suivante :

*Relevé des engagements pris, par le Département des Travaux Publics, pour
l'entretien, en 1853, du canal de Zelzaete.*

Entretien dans la Flandre occidentale fr.	16,758	
Somme à valoir	3,000	
		19,758
Entretien dans la Flandre orientale fr.	2,049	
Somme à valoir	1,000	
		3,049
Total fr.	22,807	

La 6^e section a désiré que des explications fussent fournies au sujet de ce crédit.

Elle n'a pas compris les motifs qui ont déterminé le Département des Travaux Publics à demander ce crédit sous la rubrique *Dépenses imprévues*.

La 4^e section a fait la même observation et a exprimé l'avis que cette dépense devrait être mise à la charge des provinces.

Le Gouvernement nous a fourni à cet égard les explications suivantes :

« L'article 4 de la loi du 26 juin 1842, qui a décrété la construction du canal de Zelzaete à la mer du Nord, pour l'écoulement des eaux des Flandres, porte :
 » L'administration et l'entretien du canal seront une charge provinciale. Les provinces pourront exiger des propriétés intéressées une rétribution annuelle destinée à couvrir, en tout ou en partie, les dépenses faites de ce chef.

» Au fur et à mesure de l'achèvement des deux premières sections du canal de Zelzaete à la mer du Nord, le Département des Travaux publics, fit auprès des autorités provinciales de la Flandre occidentale et de la Flandre orientale, des démarches à l'effet d'obtenir qu'au vœu de l'article ci-dessus transcrit de la loi du 26 juin 1842, ces deux provinces prissent à leur charge l'entretien de ces sections de canal.

» Dans une longue correspondance les autorités provinciales de la Flandre occidentale cherchèrent à établir que, contrairement aux soulèvements du Département des Travaux publics, non-seulement l'entretien de la partie du canal établie sur le territoire de cette province ne pouvait point être mis à la charge de la province à partir de l'époque de l'achèvement des travaux, mais que même les annuités dues à l'État et imposées par l'art. 2 de la loi précitée, aux propriétés intéressées à la construction du canal n'étaient point exigibles.

» De leur côté, les autorités provinciales de la Flandre orientale, tout en niant point les obligations qui leur sont imposées par la loi, cherchèrent à ne point assumer la charge qui leur incombe et firent valoir à cet effet une sorte de fin de non recevoir.

» Dans cet état de choses, et la partie achevée du canal de Zelzaete étant dans une situation qui ne permettait point de retarder plus longtemps l'exécution des travaux de réparation et d'entretien reconnus nécessaires, le Département des Travaux publics se vit contraint de les faire exécuter, mais en agissant de la sorte, et pour sauvegarder d'une manière convenable les intérêts de l'État, il eut soin de faire signifier un exploit extrajudiciaire, par lequel il fut constaté qu'il ne prenait ladite mesure que contraint par la nécessité et sous toute réserve des droits de l'État.

» Les circonstances, dont l'énumération précède, expliquent la raison pour laquelle le Département des Travaux publics a cru devoir comprendre dans le projet de crédit supplémentaire, soumis aux délibérations des Chambres législatives, la somme destinée à pourvoir au payement des dépenses faites pour l'entretien du canal de Zelzaete, sous la rubrique : *Dépenses imprévues*.

» Il voulut notamment, par le titre donné à cette dépense et en s'abstenant de la comprendre dans son budget ordinaire, établir qu'il ne s'agit point d'une charge à laquelle l'État ait à pourvoir d'une manière régulière.

« Des explications détaillées ont dû être demandées par le Département des Travaux Publics, aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées,

» à l'effet d'être mis à même de répondre à certains points de faits énoncés dans
 » la correspondance des autorités provinciales des deux Flandres, auprès desquelles
 » il aura soin d'insister aussitôt qu'il aura obtenu les éclaircissements qui lui sont
 » nécessaires. »

La section centrale vote le crédit, sous toute réserve et propose de libeler la première partie de l'article de la manière suivante :

Service du canal de Zelzaete (dépenses à rembourser par les provinces de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, en vertu de l'art. 4 de la loi du 26 juin 1842.)

Restitution à l'ancienne caisse de pensions, instituée en faveur du personnel des chemins de fer, et de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, de retenues perçues, en son nom, par le trésor fr. 1,220 50

La 3^{me} section a posé à ce sujet, la question suivante :

« Comment la nouvelle caisse des pensions s'est-elle aperçue si tardivement de
 » la non-exécution d'une mesure qu'elle avait pour mission de surveiller ? »

L'administration a répondu à cette question dans les termes suivants :

« La gestion de l'ancienne caisse des pensions était confiée à une commission
 » administrative, chargée de veiller à tous les intérêts de l'institution, de tenir la
 » main à ce que les versements prescrits fussent exactement effectués et d'acquitter.
 » par elle-même, les dépenses de la caisse (art. 21 de l'arrêté royal du 4^{er} sep-
 » tembre 1838).

» La commission était seule apte à vérifier et approuver les comptes du trésorier ; sous ce rapport, elle était entièrement indépendante du Ministre.

» La nouvelle caisse, établie seulement en 1843, n'avait, d'ailleurs, pas à surveiller l'exécution d'une mesure qui avait dû être prise en 1839.

» D'un autre côté, les statuts du 29 décembre 1844, en supprimant l'ancienne
 » caisse, en a purement et simplement assigné l'actif à la caisse actuelle.—Cet actif
 » avait été déterminé et arrêté par la commission prémentionnée, agissant dans
 » la plénitude de ses pouvoirs.

» Si le Département s'est livré à la vérification des opérations de l'ancienne caisse,
 » c'est sans y être tenu. Il ne l'a même fait que pour fixer les droits éventuels de
 » chacun des agents qui ont participé à cette caisse ; l'on ne s'attendait aucune-
 » ment à découvrir des erreurs du genre de celle dont il s'agit, et l'on ne se
 » préoccupait pas du soin de les rechercher, en présence des attributions de la
 » commission administrative.

» Mais l'oubli étant constaté, le Département des Travaux Publics ne pouvait
 » pas, comme il en a fait la remarque dans l'exposé des motifs, s'abstenir d'en
 » provoquer la réparation.

» De plus amples explications semblent inutiles pour faire apprécier les circon-
 » stances sur lesquelles la section centrale demande à être éclairée.

» L'on ne pourrait, du reste, compléter ces explications qu'en répétant celles
 » qui se trouvent consignées aux pages 15 et 16 de l'exposé des motifs, où il a été

» établi, que le crédit pétitionné ne doit pas constituer une dépense, mais *une*
» *simple restitution de sommes indûment perçues par le trésor.*

La section centrale a admis le crédit demandé.

Les différentes augmentations, que nous vous proposons d'adopter, auront pour effet de porter à fr. 1,613,126-59 (y compris l'allocation de 100,000 francs accordée par la loi du 23 juin 1853), le crédit supplémentaire demandé à la Législature, et le projet de loi devra être modifié conformément au libellé ci-joint.

Le Rapporteur,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

Le Président,

B^{on} OSY.

PROJET DE LOI DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics, des crédits supplémentaires à concurrence de un million six cent treize mille cent vingt-six francs, trente-neuf centimes (fr. 1,613,126-59), destinés à couvrir les insuffisances que présentent certaines allocations du budget des dépenses pour l'exercice 1883.

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

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES.

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

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 30. Traitements et indemnités du personnel du corps des mines	fr. 3,472 93
--	--------------

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES.

1^{re} SECTION.

Voies et travaux.

ART. 37. Salaires des agents payés à la journée	fr. 80,600 00
A reporter . . . fr.	80,600 00
	62,229 09

	Report. . . fr.	80,600 00	62,229 09
ART. 58.	Matériaux, engins, outils et us-		
	tensiles	fr. 57,819 89	
— 59.	Travaux et fournitures	192,180 11	
		<u>fr. 530,600 00</u>	

2^e SECTION.*Traction et arsenal.*

— 61.	Salaires des agents payés à la		
	journée	fr. 125,570 00	
— 62.	Primes d'économie et de régularité	16,000 00	
— 63.	Combustibles et autres consommations pour la traction des convois	113,500 00	
— 64.	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	585,000 00	
— 65.	Redevances aux Compagnies	40,500 00	
		<u>fr. 676,570 00</u>	

3^e SECTION.*Mouvement et trafic.*

— 67.	Salaires des agents payés à la		
	journée et des manœuvres. fr.	271,000 00	
— 68.	Frais d'exploitation	25,000 00	
— 69.	Camionage	48,500 00	
— 70.	Pertes et avaries.	18,000 00	
		<u>fr. 562,500 00</u>	

4^e SECTION.*Télégraphes.*

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

5^e SECTION.*Service général.*

(Chemins de fer et télégraphes.)

— 76.	Matériel et fournitures de bureau	fr. 77,200 00	
	A reporter	<u>fr. 1,465,870 00</u>	<u>62,229 09</u>

Report fr. 1,365,870 00 62,229 09

6° SECTION.

Postes.

ART. 81. Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.	fr.	12,000 00
— 82. Transports des dépêches		26,000 00
— 84. Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie		<u>23,000 00</u>
	fr.	61,000 00
Total pour les six sections . . . fr. 1,326,870 00		

CHAPITRE VII.

DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 87. Service du canal de Zelzaete (dépenses à rembourser par les provinces de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, en vertu de l'art. 4 de la loi du 26 juin 1842)	fr.	22,807 00
Restitution à l'ancienne caisse des pensions instituée en faveur du personnel des chemins de fer et de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, de retenues perçues, en sonnom, par le trésor.		<u>1,220 50</u>
		24,027 50
Ensemble.	fr.	1,615,126 59

ART. 2.

La loi du 24 juin 1853 (*Moniteur* n° 182) est rapportée.

ART. 3.

Les crédits mentionnés à l'art. 1^{er} seront couverts au moyen de bons du trésor.



ANNEXE.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des sommes dues par trimestre		RÉLIQUAT PAR TRIMESTRE		RÉLIQUAT TOTAL pour l'exercice entier	
	A L'ÉTAT.	A LA COMPAGNIE.	en faveur DE L'ÉTAT.	en faveur DE LA COMPAGNIE.	en faveur DE L'ÉTAT.	en faveur DE LA COMPAGNIE.
1853.						
Belge-rhénan (Emploi des wagons à mar- chandises (1).)	7,150 22	6,705 68	1,565 21	1,118 67		
	10,710 86	6,034 60	4,636 26	»		
	12,025 26	6,630 52	5,372 74	»		
	12,608 90	10,401 52	4,563 06	2,135 68		
	42,495 24	29,810 52	15,937 27	3,274 35	12,682 92	»
Belge-rhénan (Emploi des locomotives et des voitures à voya- geurs (2).)	18,272 28	4,415 91	13,856 37	»		
	20,515 22	5,078 29	15,434 93	»		
	26,553 26	6,680 56	19,852 90	»		
	24,015 86	5,697 76	18,516 10	»		
	89,352 62	21,872 52	67,460 50	»	67,460 50	»
Franco-belge	18,257 79	20,716 15	»	2,458 54		
	13,635 89	27,989 94	»	14,334 35		
	19,625 85	26,528 41	»	6,902 58		
	19,105 89	55,416 20	»	14,512 31		
	70,645 10	108,650 68	»	58,007 58	»	58,007 58
Flandre occidentale	1,147 96	1,669 58	»	521 62		
	1,417 64	1,978 24	»	560 60		
	1,453 32	1,696 95	43 78	305 41		
	1,513 68	1,686 22	»	570 54		
	5,516 60	7,050 99	43 78	1,758 17	»	1,714 59

(1) Ce décompte concerne exclusivement les wagons à Marchandises employés réciproquement.

Dans ce même décompte sont compris les wagons employés réciproquement au service du chemin de fer de Dusseldorf à Ruhrort. — Ce dernier service a commencé dans le mois de novembre.

(2) Ce décompte ne comprend que les locomotives belges employées à la traction des convois entre Herbesthal et Ronheide, de même que les voitures de voyageurs et les voitures à bagages prussiennes, employées entre Verviers et Herbesthal.

L'art. 5 de la convention belge-rhénane, conclue le 18 septembre 1852, stipule que les locomotives belges et les voitures à voyageurs prussiennes feront l'objet d'un compte séparé et indépendant du compte des wagons à marchandises.

DÉSIGNATION	MONTANT des sommes dues par trimestre		RÉLIQUAT PAR TRIMESTRE		RÉLIQUAT TOTAL pour l'exercice entier	
	A L'ÉTAT.	A LA COMPAGNIE.	en faveur DE L'ÉTAT.	en faveur DE LA COMPAGNIE.	en faveur DE L'ÉTAT.	en faveur DE LA COMPAGNIE.
Entre-Sambre-et-Meuse	361 64	1,810 04	»	1,248 40	»	6,433 08
	333 50	2,381 78	»	1,846 28		
	437 76	2,280 72	»	1,822 96		
	603 06	2,118 30	»	1,313 44		
	2,137 96	8,591 04	»	6,433 08		
Mons à Manage . . .	3,402 28	24,523 10	»	20,922 82	»	103,862 74
	2,628 06	20,698 24	»	18,070 18		
	2,030 78	22,198 78	»	20,148 »		
	1,864 28	46,586 02	»	44,721 74		
	9,943 40	115,808 14	»	103,862 74		
Namur à Liège . . .	1,816 66	11,892 96	»	10,076 50	»	82,277 06
	2,378 72	15,663 74	»	11,083 02		
	2,209 24	26,489 16	»	24,279 92		
	5,063 »	39,898 82	»	36,853 82		
	9,667 62	91,944 68	»	82,277 06		
Charleroi à Erquelines	209 44	327 34	»	126 90	»	2,104 14
	123 12	838 87	»	713 75		
	143 60	747 91	»	602 31		
	223 04	889 22	»	661 18		
	699 20	2,803 34	»	2,104 14		

Somme totale à imputer sur le budget des dépenses de 1853 fr. 234,398 99

Somme totale à imputer sur les recettes pour ordre 80,143 22

Reliquat total à charge du budget des dépenses 154,255 77

Plus pour location de wagons 2,150 »



(ERRATA AU N° 236.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1855-1854.

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

Page 5, *au lieu de* : est-il vrai que les eaux de ce canal sont, *lisez* : soient
utilisées pour les irrigations.

Page 7, *au lieu de* : qu'ont produit que, etc., *lisez* : qu'est-ce que toutes ces
censures ont produit ?

Page 8, *au lieu de* : de très-fondé, de très-vraisemblable, *lisez* : de très-
fondé, de très-raisonnable.

Même p., *au lieu de* : à cause du mécanisme important de l'administration,
lisez : à cause du mécanisme imparfait.

Page 10, *au lieu de* : la 4^e section, *lisez* : la 1^{re} section.

Page 11, *au lieu de* : prix du gain, *lisez* : prix du pain.
