Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1837.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CHAPITRE V (*nouveau*).

CHEMIN DE FER.

Rapport du Ministre des travaux publics.

MESSIEURS,

Depuis le 3 mai 1835, jour de l'ouverture de la première section de Malines à Bruxelles, jusqu'aujourd'hui, les frais d'entretien et de perception ont été, comme ceux de construction, imputés sur le produit des bons du trésor ou de l'emprunt.

Il a été tenu compte au trésor public de la recette brute, dans son intégralité; les versements se sont faits, quotidiennement, chez le caissier de l'État.

Relativement à la recette, le gouvernement a pu, dès le premier jour, se placer dans le droit commun.

Relativement aux dépenses, la marche du gouvernement a été, non pas irrégulière ou illégale, mais exceptionnelle.

Cette exception a été commandée par la force des choses.

Le gouvernement a très bien compris que le temps devait venir, où les frais d'entretien et de perception seraient imputés sur le budget ordinaire des dépenses de l'État; les frais de construction seuls sur les fonds de l'emprunt.

Il est même de l'intérêt du ministère des travaux publics qu'il en soit ainsi; car c'est diminuer les fonds de construction que de prélever sur ces fonds les frais d'entretien et de perception.

Le gouvernement s'est donc empressé de satisfaire au désir de la Chambre ; mettant à profit l'expérience de 21 mois , il a essayé de séparer les frais d'entretien et de perception des frais de construction , et de ranger les premiers dans le budget ordinaire des dépenses de l'État.

Cet essai est nouveau ; aucun système financier n'offre de précédents de ce genre.

La Chambre appréciera ce qu'il y a de neuf et en quelque sorte de hasardé dans une proposition , que ses vœux ont rendue nécessaire ; anticipant sur l'avenir , le ministère a été obligé de remplir , par des hypothèses , plus d'une lacune , et de compléter , par des conjectures , des expériences inachevées.

Cherchons à nous rendre compte des calculs assez compliqués auxquels il a fallu se livrer.

On peut ramener les dépenses à trois catégories :

1^{re} catégorie : Entretien et police de la route proprement dite ;

2^e catégorie : Frais de transport ;

3^e catégorie : Frais de perception.

Ces trois catégories de dépenses étant distinctes en fait , il a été possible de formuler un article correspondant à chacune d'elles.

Chaque dépense a d'ailleurs son personnel.

Ces dépenses sont tellement distinctes , qu'il serait possible que le gouvernement , en restant chargé de la première , et en modifiant la troisième , se dessaisît de la seconde , jusqu'à un certain point.

Pour rendre la distinction plus sensible , établissons une comparaison entre les chemins de fer et les routes ordinaires de l'État.

1^{re} catégorie de dépenses.

ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE PROPREMENT DITE.

C'est ce qu'on appelle , quant aux routes de l'État , les frais de travaux ordinaires d'entretien et ceux de la police de voirie.

2^e catégorie de dépenses.

FRAIS DE TRANSPORT.

Sur les routes ordinaires , ce soin est laissé à l'industrie privée ; il pourrait en être de même sur les chemins de fer.

3^e catégorie de dépenses.

FRAIS DE PERCEPTION.

Cette catégorie comprend et la taxe des barrières perçue au profit de l'État , et la rétribution due pour les frais de transport.

Le gouvernement , engagé dans une entreprise aussi nouvelle , avait besoin

d'une expérience : 21 mois se sont écoulés, et il n'oserait considérer l'expérience comme complète; le transport s'étant borné à celui des voyageurs, les sections à ouvrir devant réagir sur les sections ouvertes, et l'espace des 21 mois se subdivisant de la manière suivante :

12 mois, durant lesquels la section seule de Bruxelles à Malines a été exploitée (3 mai 1835 au 1^{er} mai 1836);

8 mois, durant lesquels les deux sections, de Malines à Bruxelles, et de Malines à Anvers, ont été exploitées (1^{er} mai au 31 décembre 1836);

1 mois, celui de janvier 1837, pendant lequel trois sections, celles de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde, ont été exploitées.

Dans cette troisième période, le gouvernement aurait désiré faire une expérience de 6 mois au moins, d'autant plus que la section nouvelle de Malines à Termonde, ne remplira pleinement son objet que lorsque la voie se prolongera vers Gand; dès à présent néanmoins, elle réagit déjà sur les sections d'Anvers et de Bruxelles.

On a donc été réduit à fonder les calculs pour le projet de budget qui vous est présenté, sur la base qu'offrent les 8 mois durant lesquels deux sections ont été exploitées. Sans égard à l'étendue plus considérable et à la différence des ouvrages d'art, on a supposé que la 3^e section en exploitation depuis le 1^{er} janvier, nécessiterait une dépense d'à peu près la moitié en sus. L'essai du mois unique pendant lequel les trois sections sont ouvertes, justifie cette évaluation. Ces calculs ne sont donc qu'approximatifs : on peut objecter, en prenant les choses à la rigueur, que les trois sections ne sont pas égales en distance et que les ouvrages d'art varient.

Partant de là, l'on a d'abord considéré les trois sections en elles-mêmes, en les bornant au transport des voyageurs, et on a supposé que ce transport serait, en moyenne, de 500,000 voyageurs sur chacune.

Cette deuxième supposition n'est également qu'approximative; elle est nécessaire, comme les autres, puisqu'il faut une base.

Le tableau suivant donne une grande probabilité à cette base; malheureusement, dans cette récapitulation, on n'a pas distingué les voyageurs d'après la distance à parcourir (1); pour obtenir des données plus exactes, il faudra, à partir du 1^{er} janvier 1837, dresser un tableau où le nombre de voyageurs sera indiqué par section ou partie de section à parcourir. Néanmoins, en comparant le montant des recettes avec le nombre des voyageurs, on peut supposer que, pendant les douze mois du 3 mai, 1835 au 1^{er} mai 1836, pendant lesquels la section de Malines à Bruxelles a été seule ouverte, 500,000 voyageurs ont parcouru cette section; que, pendant la seconde période, ce nombre se serait doublé, si la période avait atteint le terme d'un an; que, pendant la troisième période ouverte depuis le 1^{er} janvier 1837, le nombre doit se tripler. Le service actuel peut donc être considéré comme organisé pour transporter, par an et par section, 500,000 voyageurs.

(1) Néanmoins, les éléments de ce tableau existent au ministère; il faudrait compulsier les comptes rendus en détail, de dix jours en dix jours, depuis le 1^{er} mai 1835; mais se serait un travail immense.

CHEMIN DE FER. — Produit des recettes et mouvement des voyageurs.

1^{re} PÉRIODE. — Section de Malines à Bruxelles.

MOIS.	RECETTES PAR BUREAU.				VOYAGEURS.					
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	TOTAL.	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	TOTAL.
1885. Mai.....	11,248 75	10,339 30	"	"	21,588 05	18,210	16,077	"	"	34,287
Jun.....	18,378 40	17,882 00	"	"	36,260 40	26,794	25,639	"	"	52,443
Juillet.....	24,813 10	24,296 33	"	"	49,109 43	39,841	37,961	"	"	77,802
Août.....	22,013 25	22,083 90	"	"	44,097 15	36,964	35,417	"	"	72,381
Septembre.....	22,993 55	22,377 60	"	"	45,371 15	36,922	35,600	"	"	72,522
Octobre.....	16,600 30	16,037 70	"	"	32,638 00	26,146	24,683	"	"	50,829
Novembre.....	10,426 25	10,547 00	"	"	20,973 25	16,764	16,423	"	"	33,187
Décembre.....	9,531 35	9,498 70	"	"	18,940 05	14,701	14,287	"	"	28,988
1886. Janvier.....	9,821 00	9,467 10	"	"	19,288 10	14,767	13,942	"	"	28,709
Février.....	10,264 25	9,941 40	"	"	20,195 65	15,887	14,972	"	"	30,859
Mars.....	11,097 80	10,967 25	"	"	22,065 05	17,692	17,015	"	"	34,707
Avril.....	14,693 85	14,154 00	"	"	28,847 85	24,105	23,391	"	"	47,496
TOTAL.....	181,871 85	177,522 30	"	"	359,394 15	288,793	275,417	"	"	564,210 pour un an.
2 ^e PÉRIODE. — Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.										
1885. Mai.....	48,097 25	17,452 70	42,298 70	"	107,848 65	48,749	25,561	32,169	"	101,479
Jun.....	46,636 65	16,077 85	41,728 70	"	104,443 20	42,425	23,753	32,351	"	98,529
Juillet.....	48,248 90	19,543 35	42,397 30	"	110,189 55	46,427	30,395	36,015	"	112,837
Août.....	50,708 80	20,193 25	45,918 45	"	116,820 50	48,619	31,590	39,545	"	119,754
Septembre.....	47,494 60	18,711 05	39,409 75	"	105,615 40	42,967	28,455	30,674	"	103,096
Octobre.....	37,392 70	16,533 25	32,053 95	"	85,999 90	35,608	26,180	28,652	"	90,440
Novembre.....	22,619 05	13,523 05	18,938 20	"	55,080 30	20,084	20,994	15,028	"	56,106
Décembre.....	22,125 45	10,111 40	16,501 85	"	48,738 70	21,307	13,700	12,237	"	47,304
TOTAL.....	323,323 40	132,165 90	279,246 90	"	734,736 20	302,186	200,688	226,671	"	729,545 pour 8 mois.
3 ^e PÉRIODE. — Sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde.										
1887. Janvier.....	23,680 95	12,370 10	17,169 75	4,456 00	57,676 80	22,999	17,139	13,065	3,490	56,713
Février (1 ^{re} dixaine)...	8,376 25	4,397 20	6,278 15	1,603 05	20,654 65	8,306	6,460	5,172	1,393	21,331

Ces bases posées, l'on est arrivé aux résultats suivants :

SERVICE ACTUEL

**Sur les trois sections de Malines à Bruxelles,
Anvers et Termonde, à raison de 500,000
voyageurs sur chacune.**

1^{re} CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Entretien et police de la route proprement dite.

<i>A.</i> Personnel pour le service et la surveillance des travaux.	fr. 30,000	} 200,000
<i>B.</i> Ouvriers des ateliers ambulants.	100,000	
<i>C.</i> Gardes-route et Pontonniers.	50,000	
<i>D.</i> Matériaux d'entretien (<i>rails, billes, gravier</i>).	20,000	
<i>E.</i> Entretien des ouvrages d'art : <i>ponts, aqueducs. P^r mémoire.</i>		
<i>F.</i> Entretien des aubettes et maisons de gardes. <i>P^r mémoire.</i>		

2^e CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Dépenses de transport.

<i>A.</i> Personnel de direction et de surveillance; ingénieurs-mécaniciens, contre-mâtres d'ateliers, gardes-magasins.	fr. 35,000	} 425,000	} 745,000
<i>B.</i> Fourniture de consommation, <i>combustible</i>	150,000		
Graissage : <i>huiles, saindoux</i>	24,000		
Nettoyage : <i>savon, étoupes, brosses</i>	3,000		
Éclairage	3,000		
<i>C.</i> Main-d'œuvre pour consommation; <i>machinistes, chauffeurs</i>	40,000		
<i>D.</i> Fournitures d'entretien pour le matériel : <i>bois, fer, draps, cuirs, couleurs</i>	70,000		
<i>E.</i> Main-d'œuvre pour l'entretien du matériel : <i>menuisiers, forgerons, selliers, peintres</i>	100,000		
<i>F.</i> Réparation des magasins et remises.	<i>Pour mémoire.</i>		

3^e CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Frais de perception.

<i>A.</i> Personnel	fr. 96,000	} 120,000
<i>B.</i> Frais de papier et d'impression	18,000	
<i>C.</i> Mobilier de bureaux	3,000	
<i>D.</i> Chauffage et éclairage de bureaux	3,000	
<i>E.</i> Entretien et réparation des bâtiments servant aux bureaux	<i>P^r mémoire,</i>	

Tel serait le budget pour les dépenses du chemin de fer :

1^o Si le transport des voyageurs ne pouvait pas excéder 500,000 personnes ;

2^o Si le transport sur ces trois sections, ne devait pas s'étendre à celui des marchandises ;

3^o Si les trois sections ouvertes constituaient l'ensemble de la chose.

Ces limites n'existant pas, il a été nécessaire de combiner avec le service actuel, un service éventuel.

Il a fallu avoir égard aux trois éventualités suivantes :

1^{re} *éventualité* : nombre de voyageurs supérieur à celui de 500,000 ;

2^o *éventualité* : expédition de marchandises ;

3^o *éventualité* : ouverture des sections de Termonde à Wetteren, à partir du 1^{er} mai (18 kilom.), de Wetteren à Gand, à partir du 1^{er} septembre (10 kilom.), de Malines à Liège, également à partir du 1^{er} septembre (37 kilom.).

Il est à désirer que chacune de ces éventualités se réalise ; le devoir du gouvernement est d'amener prochainement ce surcroît de dépenses.

Voici quels sont les calculs approximatifs auxquels on s'est livré pour chacune de ces trois éventualités :

PREMIÈRE ÉVENTUALITÉ.

NOMBRE DE VOYAGEURS SUPÉRIEUR A 500,000.

1^{re} catégorie de dépenses pour cette éventualité.

ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE PROPREMENT DITE.

Le total de cette catégorie de dépenses étant de fr. 200,000 pour le service actuel, à raison de 500,000 voyageurs, on suppose, en cas d'augmentation de ce nombre, une augmentation de dépenses d'un cinquième : chiffre tout à fait approximatif, l'entretien de la route n'étant pas en rapport direct avec le nombre de voyageurs ; on ne doit donc pas admettre qu'un cinquième d'augmentation de dépense ne suppose nécessairement qu'un cinquième d'augmentation de voyageurs.

2^o catégorie de dépenses pour la 1^{re} éventualité.

DÉPENSES DE TRANSPORT.

Le total pour le service actuel, à raison de 500,000 voyageurs, étant de fr. 425,000, on a également supposé, avec la réserve indiqué ci-dessus, en cas d'augmentation du nombre, une augmentation d'un cinquième environ des dépenses (fr. 85,000 ; soit 80,000).

3^o catégorie de dépenses pour la 1^{re} éventualité.

FRAIS DE PERCEPTION.

Ici on a eu égard aux frais de papier et d'impression qu'exigerait un plus grand nombre de voyageurs, le personnel restant le même (fr. 5,000).

2^e ÉVENTUALITÉ.

EXPÉDITION DE MARCHANDISES.

1^{re} catégorie de dépenses pour la 2^e éventualité.

ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE PROPREMENT DITE.

Les convois n'étant pas nécessairement distincts, on a supposé que le transport de marchandises se faisant en général par les mêmes moyens que celui des voyageurs, il n'y aurait d'augmentation de dépenses que d'un quart : *montant de la dépense pour le transport des voyageurs*, fr. 200,000 ; *addition pour celui des marchandises*, fr. 50,000. Cette augmentation permettrait au besoin d'établir des convois spéciaux de marchandises, même la nuit.

2^e catégorie de dépenses pour la 2^e éventualité.

DÉPENSES DE TRANSPORT.

On a également supposé, eu égard au transport des voyageurs, une augmentation d'un quart : *montant de la dépense pour le transport de 500,000 voyageurs*, fr. 425,000 ; *addition pour celui des marchandises*, fr. 106,250 ; *soit* fr. 100,000.

3^e catégorie de dépenses pour la 2^e éventualité.

FRAIS DE PERCEPTION.

Les bureaux devant être distincts, au moins pour les marchandises proprement dites, on a supposé une dépense à peu près équivalente à celle de la perception actuelle : fr. 120,000 ; *soit* fr. 100,000.

3^e ÉVENTUALITÉ.

OUVERTURE DE SECTIONS NOUVELLES.

1^{re} catégorie de dépenses pour la 3^e éventualité.

ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE PROPREMENT DITE.

Les sections en ce moment en exécution, de Termonde à Gand, et de Malines à Liège, seront, nous l'espérons, livrées à la circulation dans le cours de cette année; la première pourra même l'être partiellement.

Voici quelles ont été les bases d'évaluation :

Les trois sections ouvertes présentent une étendue de 72 kilomètres ;

Les sections à ouvrir, de 115 kilomètres.

De ces 115 kilomètres, 18 (*Termonde à Wetteren*) seraient ouverts pendant 8 mois ; 97 (*de Gand à Wetteren, 10 kilomètres, de Malines à Liège, 87*) pendant 4 mois ; réduisant ces chiffres à un dénominateur commun, il y aurait 133 kilomètres d'ouverts pendant quatre mois.

Chaque kilomètre, sur les sections ouvertes, nécessite environ une dépense de fr. 3,000 par an, dans les premiers temps de l'ouverture, c'est-à-dire, pour quatre mois, fr. 1,000.

133 kilomètres exigeraient donc, pour quatre mois, fr. 133,000; soit fr. 130,000.

2^e catégorie de dépenses pour la 3^e éventualité.

DÉPENSES DE TRANSPORT.

On n'a pu suivre, pour l'évaluation de cette 2^e dépense, le procédé adopté pour fixer la 1^{re}, qu'en tenant compte d'une circonstance importante : des 115 kilomètres, 18 seulement devraient être ouverts pendant les quatre mois de l'année où l'on voyage le plus, c'est-à-dire où les dépenses de transport sont, par là même, plus considérables. On aurait donc adopté une base inexacte en évaluant les frais de transport de l'année par tiers.

Partant de là, on a cru pouvoir approximativement supposer, pour cette dépense, une somme de fr. 180,000.

3^e catégorie de dépenses pour la 3^e éventualité.

FRAIS DE PERCEPTION.

Pour l'établissement des bureaux, la longueur des sections ne peut non plus être rigoureusement adoptée pour base, cette partie du service étant subordonnée à l'importance des localités, que traverse le chemin.

On a supposé une dépense de fr. 100,000; la proportion exacte, calculée par kilomètre, comme dans les cas précédents, n'eût exigé qu'environ fr. 70,000.

Le budget de 1838 comportera d'autres éventualités; l'on approchera de l'époque de l'ouverture des sections de Gand à Ostende, et de Bruxelles vers Mons; la section de Liège vers la Prusse, sera, dès cette année-ci, en exécution; mais les difficultés de terrain et les grands travaux d'art ont nécessité des retards, et, en quelque sorte, des essais préalables sur d'autres points.

D'après les calculs qui précèdent, le budget pour le service éventuel, serait le suivant :

SERVICE ÉVENTUEL.**1^o CATÉGORIE DE DÉPENSES.***Entretien et police de la route proprement dite.*

1 ^o <i>Première éventualité.</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000. fr.	40,000	}	220,000
2 ^o <i>Deuxième éventualité.</i> Expédition de marchandises.	50,000		
3 ^o <i>Troisième éventualité.</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom., 8 mois); de Wetteren à Gand (10 kilom., 4 mois), de Malines à Liège (87 kilom., 4 mois).	130,000		

2^o CATÉGORIE DE DÉPENSES.*Dépenses de transport.*

1 ^o <i>Première éventualité :</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000	80,000	}	360,000	}	780,000
2 ^o <i>Deuxième éventualité :</i> Transport de marchandises	100,000				
3 ^o <i>Troisième éventualité :</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom.; 8 mois), de Wetteren à Gand (10 kilom.; 4 mois), de Malines à Liège (87 kilom.; 4 mois).	180,000				

3^o CATÉGORIE DE DÉPENSES.*Frais de perception.*

1 ^o <i>Première éventualité :</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000; <i>frais de papier et d'impression</i>	5,000	}	205,000
2 ^o <i>Deuxième éventualité :</i> Frais de perception pour transport de marchandises	100,000		
3 ^o <i>Troisième éventualité :</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom.; 8 mois), de Wetteren à Gand (10 kilom.; 4 mois), et de Malines à Liège (87 kilom.; 4 mois)	100,000		

On serait tenté de croire que l'on pourrait séparer ces deux budgets, et faire des articles distincts pour le service actuel et le service éventuel.

Cette séparation est impossible *dans la loi*, parce que *de fait* elle ne pourrait exister, au moins pour les deux premières éventualités, et qu'elle s'appliquerait difficilement à la troisième.

En effet, si le nombre des voyageurs excédait 500,000, il n'y aurait pas, pour l'excédant, de convois spéciaux.

Il en serait de même, en général, du transport des marchandises.

La même locomotive, par exemple, remorquerait à la fois les voyageurs, qui devraient entrer dans le nombre de 500,000, base du service actuel ; les voyageurs qui, eu égard à l'ensemble de l'année, déterminent la première éventualité ; et les marchandises, qui déterminent la seconde éventualité.

Comment pourrait-on ouvrir deux comptes spéciaux à la même locomotive, qui transporterait tour à tour des voyageurs et des marchandises ?

Comment établir des magasins spéciaux pour la houille, pour toutes les fournitures de consommation ou d'entretien, suivant que ces objets doivent servir, le plus souvent concurremment, au service actuel et au service de l'une ou de l'autre éventualité ?

Comment faire des marchés spéciaux pour des fournitures identiques, recevant un emploi indivisible ?

Il est donc indispensable que les allocations du service actuel et du service éventuel soient réunies, de manière à ce que chaque catégorie de dépenses, pour l'un et l'autre, ne constitue qu'un article de budget.

Voici donc quel serait le cadre de ce double budget avec ses développements :

DÉVELOPPEMENTS.

ART. 1^{er}. *Entretien et police de la route proprement dite.*

§ 1. — SERVICE ACTUEL.

Sur les trois sections, à raison de 500,000 voyageurs sur chacune.

A. Personnel pour le service et la surveillance des travaux	fr. 50,000	}	200,000
B. Ouvriers des ateliers ambulants.	100,000		
C. Gardes-route et Pontonniers.	50,000		
D. Matériaux d'entretien : rails, billes granier	20,000		
E. Entretien des ouvrages d'art : ponts, aqueducs	<i>P^r mémoire.</i>		
F. Entretien des aubettes et maisons de gardes	<i>P^r mémoire.</i>	}	420,000
§ 2. — SERVICE ÉVENTUEL.			
1 ^o <i>Première éventualité.</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000	fr. 40,000	}	220,000
2 ^o <i>Deuxième éventualité.</i> Expédition de marchandises.	50,000		
3 ^o <i>Troisième éventualité.</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom.; 8 mois); de Wetteren à Gand (10 kilom.; 4 mois), de Malines à Liège (87 kilom.; 4 mois).	130,000		

ART. 2. *Dépenses de transport.*

§ 1. — SERVICE ACTUEL.

Pour les trois sections, à raison de 500,000 voyageurs sur chacune.

A. Personnel de direction et de surveillance; ingénieurs-mécaniciens, contremaîtres d'ateliers, gardes-magasins	fr. 35,000	}	425,000	
B. Fourniture de consommation, combustible. 150,000	180,000			
Graissage : huiles, saindoux				24,000
Nettoyage : savon, étoupes, brosses.				3,000
Éclairage				3,000
C. Main-d'œuvre pour consommation, machinistes, chauffeurs.	40,000	}	785,000	
D. Fournitures d'entretien pour le matériel : bois, fer, draps, cuirs, couleurs.	70,000			
E. Main-d'œuvre pour l'entretien du matériel : menuisiers, forgerons, selliers, peintres	100,000			
F. Réparation des magasins et remises.	<i>Pour mémoire.</i>			
§ 2. — SERVICE ÉVENTUEL.		}	360,000	
1 ^o <i>Première éventualité :</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000	80,000			
2 ^o <i>Deuxième éventualité :</i> Transport de marchandises.	100,000			
3 ^o <i>Troisième éventualité :</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom.; 8 mois), de Wetteren à Gand (10 kilom.; 4 mois), de Malines à Liège (87 kilom.; 4 mois)	180,000			

ART. 3. *Frais de perception.*

§ 1. — SERVICE ACTUEL.

Pour les trois sections, à raison de 500,000 voyageurs sur chacune.

A. Personnel	fr. 96,000	}	120,000
B. Frais de papier et d'impression.	18,000		
C. Mobilier de bureaux	3,000		
D. Chauffage et éclairage de bureaux	3,000		
E. Entretien et réparation des bâtiments servant aux bureaux	<i>P^r mémoire.</i>	}	325,000
§ 2. — SERVICE ÉVENTUEL.			
1 ^o <i>Première éventualité :</i> Nombre de voyageurs supérieur à 500,000; frais de papier et d'impression.	5,000	}	205,000
2 ^o <i>Deuxième éventualité :</i> Frais de perception pour transport de marchandises	100,000		
3 ^o <i>Troisième éventualité :</i> Ouverture des sections de Termonde à Wetteren (18 kilom.; 8 mois), de Wetteren à Gand (10 kilom.; 4 mois), et de Malines à Liège (87 kilom.; 4 mois)	100,000		

Ces développements, par paragraphes et numéros, ne pouvant entrer dans la loi sans lier le ministère, en ce sens, que l'on serait forcé de déclarer à l'avance, si l'imputation est faite pour le service actuel, ou pour l'une ou l'autre éventualité, il est nécessaire de ramener le projet de loi aux termes suivants :

TEXTE DU PROJET DE LOI.

CHAPITRE V (*nouveau*).

CHEMIN DE FER.

Service actuel des trois sections de Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde, et service éventuel de ces sections, et des sections à ouvrir dans le cours de l'année.

ART. 1. Entretien et police de la route proprement dite.	420,000 00
ART. 2. Dépense de transport.	785,000 00
ART. 3. Frais de perception.	325,000 00

Les comptes étant rendus en détail, ce n'est qu'à la fin de l'année, que l'on pourra, pour la plupart des dépenses, découvrir la répartition, eu égard aux éventualités; le moyen d'appréciation et la garantie se trouvent dans ce compte-rendu.

Par exemple, si aucune éventualité ne se réalise, il faudra, à moins d'événement majeur, qu'au 31 décembre prochain, on n'ait point excédé l'allocation de fr. 745,000, présumée nécessaire pour le service actuel.

Ces explications seraient incomplètes, si le budget des dépenses n'était mis en rapport avec celui des recettes.

Une section, celle de Malines à Bruxelles, a été exploitée seule pendant 12 mois, du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} mai 1836.

Deux sections, celles de Malines à Bruxelles et à Anvers, ont été exploitées ensemble pendant 8 mois.

Enfin, *trois sections*, celles de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde, le sont ensemble depuis le 1^{er} janvier de cette année.

A l'expiration de la 1^{re} période de 12 mois, on a été, jusqu'à un certain point, autorisé à croire que la seconde section produirait une recette égale à celle de la première.

A l'expiration de la 2^e période de 8 mois, on a pu de même supposer que l'exploitation de la 3^e section produirait une recette égale à la moitié de la recette réunie des deux sections antérieurement ouvertes.

C'est en effet ce qui s'est réalisé, pour le mois de janvier 1837 et les deux premières dixaines de février; une section exploitée seule en janvier 1836, a produit environ fr. 19,000; les trois sections exploitées en janvier 1837, ont produit trois fois cette somme: fr. 57,000. Une section exploitée seule en février 1836, a produit, pour le mois entier, fr. 20,195; les trois sections exploitées pendant la 1^{re} dixaine de février 1837, ont produit fr. 20,654, pendant la 2^e dixaine fr. 19,427-00.

La section de Termonde ne devrait être considérée comme pleinement productive que lorsque les sections de Wetteren et de Gand seront ouvertes; cependant, dès à présent, la recette est à peu près triplée.

Voici le tableau des recettes dans les trois périodes.

EXPLOITATION D'UNE SECTION.

MALINES A BRUXELLES.

Douze mois.

1835.	Mois de mai	fr.	21,588 05
	» de juin	»	36,260 40
	» de juillet	»	49,109 45
	» d'août	»	44,097 15
	» de septembre.	»	45,371 15
	» d'octobre	»	32,658 00
	» de novembre	»	20,973 25
	» de décembre.	»	18,940 05
1836.	Mois de janvier.	»	19,238 10
	» de février.	»	20,195 65
	» de mars	»	22,065 05
	» d'avril	»	28,847 85

EXPLOITATION DE DEUX SECTIONS.

MALINES A BRUXELLES ET A ANVERS.

Huit mois.

1836.	Mois de mai.	fr.	107,848 65
	» de juin	»	104,443 20
	» de juillet.	»	110,189 55
	» d'août.	»	116,820 50
	» de septembre	»	105,615 40
	» d'octobre.	»	85,999 90
	» de novembre	»	55,080 30
	» de décembre	»	48,738 70

EXPLOITATION DE TROIS SECTIONS.

MALINES A BRUXELLES, ANVERS ET TERMONDE.

1837.	Mois de janvier	fr.	57,676 80
	» de février, 1 ^{re} dixaine	»	20,654 65
	» " 2 ^e dixaine.	»	19,427 80

Si cette progression continue, la recette de l'année pourra s'élever à 1,500,000 fr. ; ce chiffre devra toutefois dans l'état des choses être considéré comme un *maximum*.

A cette somme, qui correspond au service actuel, il y a lieu d'en ajouter une autre correspondant au service éventuel; cette deuxième somme complètera les prévisions de recette.

Quelle peut être cette deuxième somme?

Question bien délicate , car comment prévoir dès aujourd'hui les résultats du développement de la communication sur toute la ligne de Gand à Liège ?

Comment se rendre dès aujourd'hui compte , non seulement des produits directs , mais d'une double et inévitable réaction , à savoir , la réaction du transport des marchandises sur le nombre des voyageurs , la réaction des sections ouvertes sur les sections à ouvrir , et réciproquement ?

Peut-être ne sera-ce pas trop s'aventurer que d'assigner au service éventuel de 1837 une recette de 1,000,000 fr.

Si la recette éventuelle ne se réalise qu'en partie , c'est que la dépense éventuelle ne se sera effectuée qu'en partie ; en un mot , les éventualités de recettes sont nécessairement subordonnées aux éventualités de dépenses.

Toutes ces prévisions , tant de dépenses que de recettes , sont plus ou moins hasardées , plus ou moins audacieuses peut-être. Quoi qu'il advienne , pour juger la grande question de l'établissement des chemins de fer , une corrélation ne devra jamais être perdue de vue : au 31 décembre 1837 , pour apprécier les recettes , il faudra se demander quelles ont été les dépenses ; si les recettes sont en dessous des prévisions , c'est que les dépenses l'auront été également ; considérer isolément , soit les dépenses soit les recettes , ne serait voir qu'un côté de la question.

Le Ministre des travaux publics ,

NOTHOMB.