

1
(N° 21.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 OCTOBRE 1837.

BUDGET
DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

2

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 OCTOBRE 1837.

BUDGET

DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CHEMIN DE FER.

ART. 1 ^{er} . <i>Entretien et police de la route proprement</i>	
<i>dite</i>	fr. 1,060,000
ART. 2. <i>Dépenses de transport</i>	» 1,950,000
ART. 3. <i>Frais de perception.</i>	» 410,000
	fr. 3,420,000

MESSIEURS,

Il a paru nécessaire, d'après les principes de comptabilité posés par la constitution, que la recette intégrale du chemin de fer fût comprise dans les revenus généraux de l'État, et que les frais d'entretien et d'exploitation fussent portés au budget ordinaire des dépenses.

Ces principes ont reçu leur première application dans les budgets de 1837.

La formation du budget des dépenses du chemin de fer n'était pas sans difficulté.

Aujourd'hui le budget de 1837, soumis à une expérience de trois trimestres, nous sert de précédent.

Nous avons admis les deux bases suivantes :

PREMIÈRE BASE : *Distinction entre le service actuel et le service éventuel.*

NOUS AVONS considéré le *service actuel*, pour l'année 1837, comme consistant dans l'exploitation des trois sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde, en bornant cette exploitation au transport des voyageurs, et, d'après l'expérience acquise, nous avons supposé que ce transport, comprenait 500,000 voyageurs par section.

Pour déterminer le *service éventuel*, nous avons posé les trois éventualités suivantes :

Première éventualité : Nombre de voyageurs excédant 500,000 ;

Deuxième éventualité : Transport de marchandises ;

Troisième éventualité : Ouverture de sections nouvelles.

DEUXIÈME BASE : *Distinction entre trois catégories de dépenses, à savoir :*

Première catégorie : Entretien et police de la route proprement dite ;

Deuxième catégorie : Dépenses de transport ;

Troisième catégorie : Frais de perception.

A chacune de ces catégories de dépenses, bien distinctes, nous avons fait correspondre un article du budget.

La deuxième distinction a donc été maintenue dans la loi ; la première n'a pu l'être formellement : il a été nécessaire de réunir dans un même article chaque catégorie de dépenses, aussi bien pour le service actuel que pour le service éventuel.

On serait disposé à croire que l'on pouvait diviser le budget du chemin de fer en deux parties, en comprenant, d'après les trois catégories de dépenses, dans la première, le *service actuel* ; dans la seconde, le *service éventuel*.

Cette division a été reconnue impossible dans la loi, parce que, *de fait*, elle n'aurait pu exister d'une manière absolue, au moins pour les deux premières éventualités, et qu'elle se serait difficilement appliquée à la troisième.

En effet, si le nombre de voyageurs avait excédé 500,000, il n'y aurait pas toujours eu, pour l'excédant, de convois spéciaux ; on conçoit néanmoins que, sur l'ensemble, il y aurait eu augmentation de dépenses, tant en matériel qu'en personnel.

Il en eût été de même, en général, du transport des marchandises.

La même locomotive, par exemple, aurait remorqué à la fois les voyageurs qui devaient 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.

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 four-

nitures de consommation ou d'entretien, selon que ces objets doivent servir, le plus souvent concurremment, au *service actuel* et à l'accomplissement de l'une ou de l'autre éventualité?

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

Il a donc été indispensable de réunir les allocations *du service actuel et du service éventuel*, de manière à ce que chaque catégorie de dépenses, pour l'un et l'autre, ne constituât qu'un article de budget.

Toutefois, j'ai expressément déclaré que les éventualités de dépenses étaient subordonnées aux éventualités de recettes; l'administration a donc considéré les développements du budget comme constituant à son égard un engagement moral.

Le gouvernement a admis les mêmes bases pour la formation du budget de 1838.

Avant d'exposer comment elles ont été appliquées à l'année 1838, je crois devoir donner quelques détails sur la manière dont les prévisions se sont réalisées, tant pour les recettes que pour les dépenses en 1837.

DÉPENSES ET RECETTES EFFECTUÉES PENDANT LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES DE 1837.

L'année n'étant pas arrivée à sa fin, notre expérience est encore incomplète; néanmoins, telle qu'elle est, elle justifie pleinement les prévisions de l'administration.

DÉPENSES.

(ANNEXE A.)

Le gouvernement avait demandé pour le *service actuel*. . . . fr. 745,000

Pour le *service éventuel*. 785,000

Ce dernier chiffre a été réduit de fr. 185,000 par la section centrale.

Le premier a été alloué.

Le service restreint au *service actuel*, qui ne comprenait que trois sections, s'est prolongé pendant les 8 premiers mois de l'année.

Une seule éventualité a pu se réaliser en partie, celle de l'ouverture de sections nouvelles; elle le sera complètement avant la fin de l'année.

Aussi longtemps que le *service actuel* indiqué dans les développements du budget, a existé seul, les dépenses se sont faites dans les limites du total présumé de fr. 745,000.

Ce n'est qu'à partir de l'époque où la troisième éventualité a commencé à se réaliser, que l'administration a dû entamer le crédit alloué à cette éventualité.

De sorte que, si aucune éventualité ne s'était réalisée jusqu'au 31 décembre

de cette année, la somme de fr. 745,000 eût été seule dépensée; et celle de fr. 600,000, allouée pour le service éventuel, serait restée entièrement intacte (1).

RECETTES.

(ANNEXE B.)

L'exploitation du chemin de fer présente aujourd'hui trois périodes, d'après les époques successives de l'ouverture des sections livrées, jusqu'au commencement de septembre, à la circulation.

Première période : douze mois. De mai 1835 à la fin d'avril 1836, exploitation d'une seule section (Malines à Bruxelles).

Deuxième période : huit mois. Mai à décembre 1836, exploitation de deux sections (de Malines à Bruxelles et à Anvers).

Troisième période : huit mois. Janvier à la fin d'août 1837, exploitation de trois sections (de Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde).

Cette troisième période peut être considérée comme close à la fin d'août; le mois de septembre, pendant lequel trois nouvelles sections ont été successivement ouvertes, sert de transition à une quatrième période, que l'on peut dater du 1^{er} octobre, et où l'on exploite six sections.

Les résultats de l'exploitation dans les deux premières périodes vous sont connus par le compte-rendu qui vous a été présenté le 1^{er} mars 1837; le tableau B ci-joint fait connaître les résultats qu'a présentés la troisième période.

Pendant la seconde période, où deux sections ont été exploitées, la recette de la première période, où une seule l'avait été, s'est trouvée à peu près doublée; dans les développements du budget de 1837 (*Rapport du 23 février 1837, page 13*), en faisant cette remarque, on a supposé que, pendant la troisième période, la recette se triplerait, c'est à dire que, de mois en mois, on obtiendrait en 1837, pour les trois sections, trois fois la somme obtenue pour une seule section en 1835 et 1836; supposition dont néanmoins je ne me dissimulais pas la hardiesse, puisque c'était admettre que le premier attrait de la curiosité subsistait encore; c'était assimiler aux sections de Bruxelles et d'Anvers, la section de Termonde, qui n'était, en quelque sorte, qu'une impasse.

Cependant ces prévisions se sont réalisées, même malgré le mauvais temps de l'hiver et du printemps de cette année; on peut même dire qu'elles ont été dépassées, comme il est facile de s'en assurer par le tableau suivant, où la première colonne de chiffres contient les recettes opérées pendant huit mois d'exploitation de la première année sur une seule section, de mai 1835 à avril 1836; la seconde colonne, la somme triplée de ces recettes, et la

(1) « Si aucune éventualité ne se réalise, il faudra, à moins d'événements majeurs, qu'au 31 décembre prochain on n'ait point excédé l'allocation de 745,000 francs, présumée nécessaire pour le service actuel. » p. 12 du rapport du 23 février 1837.

troisième, les recettes réellement effectuées pendant huit mois, de janvier à août 1837, pour conserver un terme exact de comparaison.

Recettes effectuées pendant 8 mois sur 1 section (Bruxelles a Malines).		Probabilités des recettes pour 3 sections supposées égales en longueur et également productives.	Recettes effectuées réellement pendant 8 mois, sur les 3 sections, de janvier à août 1837.	
1835.	Mai, 21,588 05	64,764 15	1837.	Mai, 101,320 57
	Juin, 36,260 40	108,781 20		Juin, 105,573 86
	Juillet, 49,109 45	147,328 35		Juillet, 133,065 13
	Août, 44,097 15	132,291 45		Août, 141,645 13
1836.	Janvier, 19,288 10	57,864 30		Janvier, 57,676 80
	Février, 20,195 65	60,586 95		Février, 55,873 10
	Mars, 22,065 05	66,195 15		Mars, 69,242 20
	Avril, 28,847 85	86,543 55		Avril, 78,491 45
	Fr. 241,451 70	724,355 10		Fr. 742,888 24

Ainsi les recettes réelles ont dépassé de 18,533 fr. 14 c. les recettes probables dont on avait établi le chiffre en triplant les recettes de huit mois d'exploitation de la première période.

Le mois de septembre, que j'ai appelé un mois de transition, a offert par dizaine les résultats suivans :

Recettes.	Du 1 ^{er} au 10 octobre.	Nombre des voyageurs.
Fr. 45,499 75	(3 sections : Bruxelles, Anvers, Termonde.)	51,008
	Du 11 au 20.	
67,232 16	(4 sections : les mêmes et Louvain.)	71,820
	Du 21 au 30.	
68,191 08	(5 sections : les mêmes et Tirlemont, et 2 jours d'exploitation de la sect ⁿ de Gand.)	66,526
Total 180,923 69		189,349

Il est à remarquer, comme résultat général, que plusieurs départs ont été supprimés pendant les trois jours consacrés aux fêtes de l'inauguration de trois nouvelles sections, suppression qui a diminué la recette.

Nous avons vu que les recettes effectuées sur les trois sections pendant les huit mois, de janvier à fin d'août 1837, avaient dépassé de 18,533 fr. les recettes que l'on avait supposé devoir s'élever au triple de celles qui avaient été réalisées pendant les huit mois correspondants de l'exploitation de la première et *seule* section, de mai à août 1835 et de janvier à avril 1836. Trois nouvelles sections s'étant ouvertes dans le cours de septembre de cette année, l'on ne pouvait plus suivre les mêmes calculs pour établir la recette de ce mois d'après celle de septembre 1836. Néanmoins, le chiffre obtenu pendant la première dizaine du mois dernier, avant l'exploitation des sections nouvelles, vient encore confirmer la justesse de ces prévisions. En effet, le mois de septembre 1835 a produit pour une section une somme de 45,371 fr. 15 c. ; en triplant cette somme pour établir la probabilité des recettes des trois sections exploitées, on arrive au chiffre de 136,113 fr. 45 c. ; or, la recette de la pre-

mière dizaine de septembre 1837 (trois sections) s'étant élevée à 45,499 fr. 75 c., si on la triple pour atteindre le total présumable pour les trois dizaines ou 30 jours, on arrive au chiffre à peu près égal de 136,499 fr. 25 c., résultat bizarre peut-être, mais qui n'en est pas moins réel.

DÉPENSES ET RECETTES PRÉSUMÉES POUR L'ANNÉE 1838.

DÉPENSES.

(ANNEXE D.)

Le tableau ci-joint *D*, renferme les développements des trois articles qui forment le chap. V du budget.

ARTICLE PREMIER,

OU PREMIÈRE CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Entretien et police de la route proprement dite. . fr. 1,060,000

Cet article se subdivise en service actuel et en service éventuel.

SERVICE ACTUEL.

A partir du 1^{er} janvier 1838, l'exploitation pour le transport des voyageurs, calculé pour un mouvement *maximum* de 500,000 par section, comprendra huit sections, savoir :

Malines	à Bruxelles.		21	kilomètres
»	à Anvers.		24	»
»	à Termonde.		27	»
»	à Louvain.		24	»
Termonde	à Gand.		28	»
Louvain	à Tirlemont.		19	»
Tirlemont	à Waremme.		25	»
Waremme	à Ans.		20	»
Total.			188	»

Aux trois premières sections formant le *service actuel* au 1^{er} janvier 1837, et représentant une étendue de 72 kilom., il a été alloué 200,000 fr. pour la première catégorie de dépenses.

L'expérience ayant justifié cette allocation, on a été amené à demander proportionnellement pour les 188 kilom., une somme de 525,000 fr. (1).

Toutefois, il est à remarquer que la proportion fondée sur la distance seule, peut être trop rigoureuse; il y a telle section très courte, qui peut exiger un surcroît d'entretien.

(1) $72^{\text{km.}} : 200,000^{\text{fr.}} :: 188^{\text{km.}} : x = 522,222$, soit 525,000^{fr.}

SERVICE ÉVENTUEL.

Première éventualité : nombre de voyageurs excédant 500,000.

Dans les évaluations du budget de 1837, on avait supposé une augmentation d'un cinquième sur les dépenses d'entretien de la route proprement dite, dans l'hypothèse d'un nombre de voyageurs excédant celui de 500,000 ; le total de cette catégorie de dépenses étant de fr. 525,000 pour le *service actuel* en 1838, il y a lieu d'allouer, en partant de la même base, fr. 105,000 pour la première éventualité.

Deuxième éventualité : transport de marchandises.

On a supposé que le transport des marchandises serait organisé pour l'année entière de 1838, sur trois sections ;

Pendant 8 mois sur deux ;

Pendant 4 mois sur les trois autres, ce qui donne une moyenne de 8 mois pour les huit sections. (ANNEXE E).

Au budget de 1837, on avait demandé pour cette éventualité sur trois sections de 72 kilom. de longueur à raison de 5 à 6 mois, le quart de la somme allouée pour le *service actuel* de cette année ; c'est à dire que pour l'année entière cette éventualité aurait exigé environ la moitié de l'allocation.

Les huit sections offrant un développement de 188 kilom., on a été conduit à demander pour le terme moyen de 8 mois, la somme de 195,000 fr. (1), somme que l'on croit néanmoins devoir augmenter de 100,000 fr., aucune expérience n'étant encore faite, et l'administration se croyant obligée de faire une large part à l'imprévu.

Troisième éventualité : ouverture de sections nouvelles.

On a supposé que deux sections, celles de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende, seraient ouvertes du 1^{er} mai au 1^{er} juin prochain, terme sur lequel on espère même anticiper, au moins pour la section de Gand à Bruges.

Il faut aussi comprendre dans cette éventualité l'achèvement des plans inclinés d'Ans à Liège, achèvement sur lequel on compte pour le mois de septembre.

La section de Gand à Bruges présente une étendue de 42 kilomètres ;

Celle de Bruges à Ostende, de 24 ;

Le trajet d'Ans à la Meuse, de 7 ;

Ce qui donne un total de 73 kilomètres.

$$\begin{aligned}
 (1) \quad 72^{\text{km}} \times 5\frac{1}{2}^{\text{mois}} &: \frac{200,000}{4} :: 188^{\text{km}} \times 8 : x \\
 &= 396 \quad : \quad 80,000 :: \quad 1,804 : x = 190,000, \text{ soit } 195,000.
 \end{aligned}$$

Réduisant ces chiffres à un dénominateur commun, il y aurait 133 kilom. d'ouverts pendant quatre mois.

Chaque kilomètre sur les sections ouvertes nécessite une dépense d'environ 3,000 fr. par an, donc 133 kilomètres exigeraient pour quatre mois 133,000 fr.

Les mêmes bases d'évaluation ont été adoptées pour le budget de 1837.

L'administration compte encore sur d'autres éventualités; elle espère que l'année 1838 ne se terminera pas sans que la loi du 1^{er} mai 1834, en ce qui concerne la ligne du Hainaut, et la loi du 26 mai 1837, en ce qui concerne les lignes de Gand à Lille et Tournai, de Namur et du Limbourg n'aient reçu une exécution partielle; au nombre des sections, dont elle promet l'ouverture avant le 1^{er} janvier 1839, elle aurait pu ranger les sections de Gand vers Courtrai et de Bruxelles vers Tubise.

ART. 2,

OU DEUXIÈME CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Dépenses de transport fr. 1,950,000

Cet article comprend également le service actuel et le service éventuel.

SERVICE ACTUEL.

Il a été alloué au budget de 1837, pour le service pendant l'année entière, de trois sections et offrant une étendue de 72 kilom., une somme de 425,000 fr.

L'expérience a justifié cette évaluation.

Si 72 kilom. ont exigé, pendant une année, pour les dépenses de transport, la somme de 425,000 fr., 188 kilom. doivent exiger, pendant le même laps de temps, et pour la même dépense, environ 1,120,000 fr. (1)

SERVICE ÉVENTUEL.

Première éventualité : nombre de voyageurs excédant 500,000.

On a également supposé, comme au budget de 1837, qu'il pourrait y avoir de ce chef, une augmentation d'un cinquième sur les dépenses de transport, évaluées, comme on vient de le voir, à fr. 1,120,000, c'est à dire, fr. 224,000, soit fr. 220,000.

Deuxième éventualité : transport des marchandises.

Au budget de 1837, on avait supposé que le transport des marchandises exigerait, pour cinq à six mois, sur trois sections de 72 kilomètres, une augmentation du quart de la somme allouée pour le transport des voyageurs. L'augmentation eût donc été des trois quarts environ pour l'année entière.

Nous avons vu qu'en 1838, le transport des marchandises pourra être orga-

(1) $72^{\text{km}} : 425,000^{\text{fr.}} :: 188^{\text{km.}} : x = 1,111,000$, soit 1,120,000.

misé sur huit sections de 188 kilomètres, pendant un terme moyen de huit mois. Partant de là, les calculs proportionnels donnent pour résultat une évaluation d'environ fr. 380,000 (1).

Troisième éventualité : ouverture de sections nouvelles.

Nous avons vu que les sections dont l'ouverture est considérée comme probable en 1838, présentent, eu égard aux époques successives d'ouverture, un terme moyen équivalent à 133 kilom. exploités pendant quatre mois.

Il est toutefois à remarquer que deux de ces sections, et notamment la plus longue, celle de Gand à Bruges, doivent commencer à être exploitées à l'époque de l'année où il y a le plus de voyageurs, c'est à dire, à l'époque de l'année où, par cela même, les frais sont le plus considérables.

Au budget de 1837, on avait demandé approximativement, pour l'exploitation éventuelle de 115 kilom., la somme de fr. 180,000 ; mais il est à remarquer que 18 kilom. seulement devaient être ouverts pendant les mois de l'année où l'on voyage le plus (*pag. 8 du rapport du 23 février 1837*), tandis que, pour 1838, 42 kilom., formant la section de Gand à Bruges, doivent être ouverts pendant cette période de l'année.

Au budget de 1837, on aurait dû demander, si on n'avait tenu compte que de la longueur des sections et de la durée de l'exploitation, la somme de fr. 259,722 ou fr. 260,000, pour l'exploitation éventuelle de 115 kilom. ; mais cette somme a été réduite aux trois quarts, eu égard à l'époque de l'année où devait se faire l'exploitation.

L'hypothèse se présentant aujourd'hui dans un sens inverse, c'est à dire, l'exploitation devant commencer à l'époque de l'année où il y a le plus de voyageurs, on a été amené à demander une somme de fr. 230,000 (2).

ART. 3,

OU TROISIÈME CATÉGORIE DE DÉPENSES.

Frais de perception. fr. 410,000

Cet article se subdivise également en service actuel et en service éventuel.

SERVICE ACTUEL.

Au budget de 1837 on avait demandé, pour le service de trois sections d'une étendue de 72 kilomètres, une somme de fr. 120,000, somme qui a été allouée et qui se trouvait justifiée par les états de dépenses de cette époque ; les trois

$$(1) \quad 72^{\text{km.}} \times 5 \frac{1}{2}^{\text{mois}} : \frac{425,000}{4} :: 188^{\text{km.}} \times 8 : x$$

$$= 396 : 106,000 :: 1,504 : x = 400,000, \text{ soit } 380,000.$$

$$(2) \quad 188^{\text{km.}} \times 12^{\text{mois}} : 1,120,000 :: 133^{\text{km.}} \times 4 : x$$

$$= 2,256 : 1,120,000 :: 532 : x = 265,000, \text{ soit } 230,000.$$

sections qui constituaient alors le *service actuel*, présentaient un développement de 72 kilomètres.

Les 8 sections qui constitueront le *service actuel* à partir du 1^{er} janvier 1838, offrant un ensemble de 188 kilomètres, il y aurait lieu d'allouer proportionnellement une somme de fr. 260,000, évaluation qu'on a réduite à 235,000, l'administration supérieure restant en majeure partie la même.

SERVICE ÉVENTUEL.

Première éventualité : nombre de voyageurs excédant 500,000.

On a demandé pour papier et impressions, la même somme que l'année dernière (fr. 5,000), bien que, proportion gardée, on eût pu demander une somme plus forte.

Deuxième éventualité : transport des marchandises.

Au budget de 1837 on avait supposé que les bureaux devant être distincts, au moins pour les marchandises proprement dites, ce transport nécessiterait une dépense à peu près équivalente à celle du transport des voyageurs. Nous croyons cette proportion trop forte et la somme de fr. 100,000 demandée l'année dernière, pour le transport des marchandises sur trois sections, suffisante pour le même transport sur huit sections, l'administration supérieure restant d'ailleurs la même.

Troisième éventualité : ouverture de nouvelles sections.

Tout en demandant au budget de 1837 fr. 100,000 pour l'exploitation éventuelle de trois sections, on a reconnu que la proportion exacte n'exigeait qu'environ fr. 70,000, somme qu'on se borne à demander cette année, les sections à ouvrir en 1838 offrant, pour un terme moyen de 4 mois, la même étendue que celles qu'on supposait devoir s'ouvrir en 1837 (133 kilomètres pour 4 mois).

RECETTES PRÉSUMÉES POUR 1838.

ANNEXES C ET E.

L'on a présumé que la recette pour les voyageurs s'élèverait en 1838, à 4,000,000 fr., et la recette pour le transport des marchandises à 850,000 fr.

La recette pour le transport des voyageurs a été évaluée d'après l'expérience faite avant l'ouverture des nouvelles sections, et déjà confirmée en partie depuis cette ouverture. (ANNEXE C.)

La recette pour le transport des marchandises a été évaluée d'après le mouvement moyen des marchandises, mouvement indiqué dans le *mémoire des ingénieurs Simons et de Ridder, publié en mars 1833.*

BALANCE ENTRE LES DÉPENSES ET LES RECETTES PRÉSUMÉES.

Les recettes, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises, sont évaluées à 4,850,000 francs.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation, formant l'objet du chap. V du budget des travaux publics, sont évaluées à 3,420,000 fr.

La différence est de 1,430,000

La somme qui constitue cette différence suffit à l'intérêt et à l'amortissement du capital employé d'après les détails approximatifs suivants :

Capital engagé pour l'établissement des dix sections et pour leur matériel.

Route d'Anvers et Bruxelles à Liège . . .	14,000,000	
Route de Malines à Ostende	8,500,000	
Matériel des transports.	4,000,000	
Ensemble.	26,500,000	
Négociation de l'emprunt, 8 p. % . .	2,120,000	
Total.	28,620,000	
Intérêt et amortissement, 5 p. %		1,431,000

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 1837.

(ANNEXE F.)

La loi du 1^{er} mai, en abandonnant au gouvernement la direction exclusive de la grande entreprise qu'elle décrète, lui a imposé l'obligation de présenter chaque année un compte détaillé de toutes les opérations; il a été satisfait à cette obligation jusqu'au 1^{er} janvier 1837 par le rapport du 1^{er} mars dernier.

Par les détails qui précèdent, ce rapport est complété, à partir du 1^{er} janvier jusqu'au 1^{er} octobre, en ce qui concerne les dépenses d'entretien, d'exploitation et de perception, dépenses faites dans les limites du budget fixé pour la première fois par la loi du 18 mars.

Il nous reste à le compléter en ce qui concerne les dépenses d'établissement, dépenses qui ont continué à être faites au moyen du crédit ouvert par la loi du 18 juin 1836, aujourd'hui épuisé.

L'emprunt des 30 millions autorisé par cette loi a produit un capital réel de fr. 27,364,163-74.

L'emploi de cette somme a été fait de la manière suivante :

1 ^o Pour remboursement des bons émis en vertu de la loi du 1 ^{er} mai 1834.	Fr. 10,000,000 00
2 ^o Pour remboursement des bons émis par suite de la transaction du 26 septembre 1835 avec les concessionnaires de la Sambre.	1,490,000 00
3 ^o Pour la réserve faite en exécution de l'art. 10 de la même transaction	1,000,000 00
4 ^o Pour la part du crédit directement affectée au chemin de fer.	8,874,163 74
5 ^o Pour la somme distraite, en vertu de l'autorisation renfermée dans le n ^o 3 de l'art. 3 de la loi, de la part du crédit affectée aux routes.	5,500,000 00
6 ^o Pour la somme qui est restée affectée aux routes.	500,000 00
Total égal au montant du capital effectif. . . .	Fr. 27,364,163 74

Il a donc été de fait attribué aux travaux du chemin de fer sur l'emprunt des 30 millions :

1 ^o Pour le remboursement des bons du trésor émis en vertu de la loi du 1 ^{er} mai 1834	10,000,000 00
2 ^o Pour la part du crédit directement affecté au chemin de fer.	8,874,163 74
3 ^o La somme distraite du crédit de six millions alloué aux routes	5,500,000 00
Total.	fr. 24,374,163 74

C'est la somme destinée aux travaux du chemin de fer avant l'ouverture du nouveau crédit de 10 millions de bons du trésor (1).

D'après le compte rendu du 1^{er} mars, la dépense, dans les premiers jours de janvier, s'élevait à fr. 14,665,655-71 c., y compris les frais d'entretien et d'exploitation antérieurs au budget régulier (2).

Il a donc été dépensé, depuis le 1^{er} janvier, la somme de fr. 9,708,508-03 c., dépense dont la répartition est indiquée au tableau ci annexé F.

CORRÉLATION ENTRE LE BUDGET DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION, ET CELUI DES RECETTES.

Je ne finirai pas sans insister sur la corrélation qui existe entre les éventualités des dépenses, et celles des recettes; l'administration n'hésite pas à prendre pour le budget de 1838, l'engagement qu'elle a pris pour celui de 1837 et auquel elle s'est loyalement conformée : la somme demandée pour le service *actuel* de trois sections en 1837, était de 745,000 fr.; celle qui est demandée pour le service *actuel* de huit sections à partir du 1^{er} janvier 1838, est de 1,380,000 fr. Si aucune des éventualités prévues pour 1837 ne s'était réalisée, la somme correspondant pour cette année au service *eventuel* serait restée intacte; si aucune des éventualités prévues pour 1838 ne se réalise, la somme correspondant pour l'année 1838 au service *eventuel* restera intacte.

Il est du devoir de l'administration que les éventualités qu'elle pose dès à présent pour ne point être prise au dépourvu, se réalisent; elle espère même aller au-delà de ses promesses officielles.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

(1) Les sommes mandatées ou pour lesquelles des demandes de paiement ont été adressées à la cour des comptes, s'élevaient à la date du 23 octobre 1837, à 23,995,472 fr. 38 c.

(2) Il y aurait de ce chef une restitution d'environ un demi-million à faire aux fonds d'établissement; voyez page 10 du compte-rendu du 1^{er} mars 1837.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER. — BUDGET 1837.

LOI DU 18 MARS 1837.

Récapitulation des dépenses d'entretien et d'exploitation effectuées du 1^{er} janvier
au 30 septembre 1837.

							SOMMES DÉPENSÉES.	CRÉDITS ALLOUÉS.
ARTICLE 1 ^{er} . — ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE.								
Personnel pour le service et la surveillance des travaux.....							23,303 10	
SECTIONS.								
	Malines à Bruxelles	Malines à Anvers	Malines à Termonde.	Malines à Louvain.	Termonde à Gand	Louvain à Tirlemont		
Ateliers ambulants....	18,427 95	21,071 78	35,794 00	4,874 81	3,141 44	p. mém.	83,309 98	
Cantonniers, ponton- niers, etc.....	11,421 29	11,244 32	16,366 37	735 25	1,256 10	Id.	41,023 33	
Matériaux d'entretien. Fascinaes, ouvrages di- vers d'amélioration..	3,500 00	3,798 55	17,538 50	p. mém.	p. mém.	Id.	24,012 25	
Entretien des ouvrages d'art et aubettes.....							p. mémoire.	
ART. 2. — DÉPENSES DE TRANSPORT.								
Personnel de direction et surveillance : ingénieurs, mécaniciens, contre-maitres d'ateliers, garde-magasins							25,278 30	
FOURNITURES DE CONSOMMATION.								
Combustible : Houille, 4,717 tonneaux							120,124 76	
Fabrication du coke							9,123 84	
Bois d'allumage.....							1,921 96	
Ustensiles et paniers à coke.....							2,755 38	
Graissage : Huile, graisse, suif, etc.....							17,269 61	
Nettoyage : Ustensiles, savon, étoupes, etc.....							8,020 08	
Eclairage des stations et ateliers							5,968 63	
Salaires des machinistes							37,307 10	
FOURNITURES POUR L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.								
Bois, menuiserie, charonnage							1,194 30	
Fer, acier, clous, serrurerie, ferronnerie, etc.....							35,537 72	
Garnitures de voitures ; drap, cuir, toiles, glaces, etc.....							1,551 87	
Peinture ; couleurs, vernis							1,799 39	
Dépenses de l'atelier central.....							13,428 27	
MAIN-D'ŒUVRE POUR L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.								
Station de Bruxelles							36,707 71	
" Malines							7,837 29	
" Anvers.....							14,225 59	
" Termonde.....							16,595 88	
" Louvain.....							496 26	
" Tirlemont.....							276 76	
" Gand							pour mém.	
Réparations des magasins et remises							p. mémoire.	
ART. 3. — FRAIS DE PERCEPTION.								
Personnel pour l'administration des recettes et la police des convois.....							73,348 23	
Frais de bureau ; papiers, impressions.....							8,578 72	
Mobilier ; camions, brouettes.....							6,345 00	
Uniformes, cornets, etc.....							2,367 00	
Chauffage, éclairage et nettoyage							255 28	
Salaires des ouvriers employés au service des bagages.....							4,000 00	
TOTAUX.....							623,963 39	1,345,000

OBSERVATIONS. Les huit premiers mois ont compris exclusivement l'exploitation des trois sections de Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde. — Les trois nouvelles sections ont été successivement ouvertes dans le cours du neuvième mois, c'est à dire de septembre ; néanmoins avant l'époque précise de l'ouverture de chaque section, il a dû se faire en préparatifs quelques dépenses pour la réalisation de ces éventualités.

ANNEXE B.

CHEMIN DE FER. — Transport des voyageurs.

3^e PÉRIODE. — Tableau des recettes et du mouvement des voyageurs; exploitation de trois sections durant neuf mois; de plus un mois de transition, depuis le 1^{er} janvier au 30 septembre 1837.

MOIS.	RECETTES.										VOYAGEURS.									
	BRUXELLES.	ANVERS.	MALINES.	TERMONDE.	VILVORDE.	LOUVAIN.	WETTE-REV.	TIRIE-MONT.	GAND.	TOTAL.	BRUXELLES.	ANVERS.	MALINES.	TERMONDE.	VILVORDE.	LOUVAIN.	WETTE-MONT.	GAND.	TOTAL.	
Janvier.....	21,463 15	17,169 75	12,370 10	4,456 00	2,217 80	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	57,676 80	18,367	13,085	17,139	3,490	4,632	18,441	6,801	3,215	56,713	
Février.....	21,047 25	17,121 95	11,479 55	4,218 50	2,005 85	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	55,873 10	17,929	13,307	16,435	3,561	4,234	18,441	6,801	3,215	55,466	
Mars.....	25,743 10	21,191 45	13,863 95	5,809 75	2,638 95	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	69,242 20	21,253	16,134	19,930	4,861	5,502	18,441	6,801	3,215	67,603	
Avril.....	28,757 25	24,578 25	16,388 65	5,983 15	2,784 15	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	78,491 45	24,260	19,260	24,171	5,411	5,891	18,441	6,801	3,215	78,983	
Mai.....	37,781 25	31,581 98	20,566 75	7,988 20	3,492 44	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	101,320 57	33,066	26,717	31,794	7,317	7,363	18,441	6,801	3,215	106,457	
Juin.....	38,711 60	32,235 15	21,774 50	9,076 85	3,775 76	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	105,573 86	36,675	28,799	34,594	8,418	7,998	18,441	6,801	3,215	115,484	
Juillet.....	47,176 33	40,806 01	28,760 55	12,083 04	4,239 36	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	133,065 29	44,264	36,023	45,203	12,793	9,276	18,441	6,801	3,215	147,539	
Août.....	51,214 83	47,982 79	25,809 72	12,471 07	4,166 72	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	141,645 13	42,856	42,179	41,096	11,062	8,527	18,441	6,801	3,215	143,720	
Septembre.....	56,798 13	45,092 55	33,163 89	11,228 57	4,204 10	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	183,845 37	49,825	36,814	49,083	14,263	9,263	18,441	6,801	3,215	189,349	
Total..... fr.	325,692 89	277,759 83	184,177 66	73,225 13	29,580 13	19,453 07	7,104 91	3,847 45	2,892 70	926,733 77	287,500	232,318	279,445	71,176	62,886	18,441	6,801	3,215	963,429	
Bagages.....	2,607 86	2,823 44	1,139 75	603 07	97 32	91 18	133 88			7,496 50										
Total des recettes des voyag.	326,053 03	274,936 39	183,037 91	72,622 06	29,482 81	19,361 89	6,971 03	3,847 45	2,892 70	919,237 27	287,500	232,318	279,445	71,176	62,886	18,441	6,801	3,215	963,429	

RECETTES DES		VOYAGEURS		BAGAGES.	
Bruxelles....	326,053 03	2,607 86	2,607 86	2,607 86	2,607 86
Anvers.....	274,936 39	183,037 91	183,037 91	183,037 91	183,037 91
Malines....	72,622 06	72,622 06	72,622 06	72,622 06	72,622 06
Termonde....	29,482 81	29,482 81	29,482 81	29,482 81	29,482 81
Vilvorde.....	19,361 89	19,361 89	19,361 89	19,361 89	19,361 89
Louvain.....	6,971 03	6,971 03	6,971 03	6,971 03	6,971 03
Wetteren....	3,847 45	3,847 45	3,847 45	3,847 45	3,847 45
Turlemont....	2,892 70	2,892 70	2,892 70	2,892 70	2,892 70
Gand.....					
Total.....	919,237 27	7,496 50	7,496 50	7,496 50	7,496 50
Total général des recettes du 1 ^{er} janvier au 30 septembre					
fr 926,733 77					

Bruxelles....	
Anvers.....	
Malines....	
Termonde....	
Vilvorde.....	
Louvain.....	
Wetteren....	
Tirlemont....	
Gand.....	
Total.....	

Total général des recettes du 1 ^{er} janvier au 30 septembre	
---	--

Total général des recettes du 1^{er} janvier au 30 septembre fr. 926,733 77

Bruxelles.....	287,500	
Anvers.....	232,318	
Malines ..	279,445	
Termonde....	71,176	
Vilvorde.....	62,886	
Louvain....	18,441	
Wetteren....	6,801	
Tirlemont....	3,215	
Gand.....	1,644	
Total par bureau.		
Total des voyageurs du 1 ^{er} janvier au 30 septembre...		963,429

ANNEKE C.

CHEMIN DE FER. — Transport des voyageurs.

4^e PÉRIODE. — *Exploitation de six sections.*

1^{re} DIZAINE D'OCTOBRE 1837

État récapitulatif par bureau du nombre des voyageurs et du montant des recettes, du 1^{er} au 10 octobre 1837.

DÉSIGNATION DES BUREAUX.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	RECETTES.		
		VOYAGEURS.	BAGAGES.	TOTAL
Bruxelles.	17,991	22,759 70	419 32	23,179 02
Anvers	11,764	15,572 79	345 62	15,918 41
Gand	7,987	13,843 03	200 24	14,043 27
Malines	14,619	10,960 00	116 90	11,076 90
Louvain	6,030	5,941 25	38 80	5,980 05
Tirlemont	3,468	4,605 65	» »	4,605 65
Termonde	3,889	3,467 85	46 96	3,514 81
Wetteren	2,223	1,286 60	10 15	1,296 75
Vilvorde	3,224	1,431 90	11 15	1,443 05
Total.	71,195	79,868 77	1,189 14	81,057 91

ANNEXE D.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

BUDGET DE L'EXERCICE 1838.

CHEMIN DE FER.

Service actuel de huit sections ouvertes, et service éventuel de ces sections et des sections à ouvrir dans le cours de l'année 1838.

TEXTE DU PROJET DE LOI. — CHAPITRE V

ART. 1. Entretien et police de la route proprement dite.	fr. 1,060,000
» 2. Dépenses de transport	» 1,950,000
» 3. Frais de perception	» 410,000
	Fr. 3,420,000

DÉVELOPPEMENTS.

ARTICLE PREMIER.

Entretien et police de la route proprement dite.

§ I. SERVICE ACTUEL.

Sur les huit sections d'ensemble 133 kilomètres pour un mouvement maximum sur chacune, de 500,000 voyageurs.

Personnel pour le service et la surveillance des travaux . . .	fr. 80,000	} 525,000	} 1,060,000		
Ouvriers des ateliers ambulants	» 260,000				
Garde-routes et pontonniers.	» 130,000				
Matériaux d'entretien (<i>rails, billes, gravier, etc.</i>).	» 55,000				
Entretien des ouvrages d'art (<i>ponts, aquéducs, etc.</i>).	<i>p^r mémoire.</i>				
Idem des aubettes et maisons de gardes	<i>p^r mémoire.</i>				
§ II. SERVICE ÉVENTUEL.					
1 ^{re} éventualité : nombre de voyageurs supérieur à 500,000 fr.	105,000	} 535,000			
2 ^e éventualité : expédition de marchandises	» 295,000				
3 ^e éventualité : ouverture des sections nouvelles :					
De Gand à Bruges (42 kilom., 8 mois);					
» Bruges à Ostende (24 id., 7 mois);					
» Ans à Liège (<i>plans inclin.</i>) (7 id., 4 mois);					
Ensemble 73 kilom. à 8, 7 et 4 mois, ou terme moyen					
133 kilom. à 4 mois	» 135,000				

ART. 2.

Depenses de transport.

§ I. SERVICE ACTUEL.

Sur les huit sections d'ensemble 188 kilomètres pour un mouvement maximum sur chacune, de 500,000 voyageurs.

Personnel de direction et surveillance, ingénieurs-mécaniciens, contre-maitres d'ateliers, garde-magasins, etc. . . fr.	90,000	}	1,120,000
Fourniture de consommation (<i>combustible</i>). . . fr.	400,000		
Graissage (<i>huiles, saindoux</i> , etc.). »	64,000		
Nettoyage (<i>savon, étoupes, brosses</i> , etc.). . . »	8,000		
Éclairage »	8,000		
Main-d'œuvre pour consommation (<i>machinistes, chauffeurs</i>) . . »	105,000		
Fourniture d'entretien pour le matériel (<i>bois, fers, drap, cuirs, couleurs</i>) »	185,000		
Main-d'œuvre pour l'entretien du matériel (<i>menuisiers, forgerons, selliers, peintres</i> , etc.) »	260,000	}	1,950,000
Réparations des magasins et remises, etc. p ^r mémoire.			

§ II. SERVICE ÉVENTUEL.

1 ^{re} éventualité : nombre de voyageurs supérieur à 500,000 . . . fr.	220,000	}	320,000
2 ^e éventualité : transport de marchandises. »	380,000		
3 ^e éventualité : ouverture des sections nouvelles : équivalent, terme moyen, à 133 kilom. pour 4 mois. . . »	230,000		

ART. 3.

Frais de perception.

§ I. SERVICE ACTUEL.

Sur les huit sections d'ensemble 188 kilomètres pour un mouvement maximum sur chacune, de 500,000 voyageurs.

Personnel	fr. 195,000	} 235,000
Frais de papier et d'impression	" 30,000	
Mobilier des bureaux	" 5,000	
Chauffage et éclairage	" 5,000	
Entretien et réparation des bâtiments servant aux bureaux. <i>p^r mémoire.</i>		
§ II. SERVICE ÉVENTUEL.		
		410,000

ANNEXE E.

CHEMIN DE FER.

Recettes présumées de l'exercice 1838.

	DURÉE DE L'EXPLOITATION.	PRODUIT BRUT DES RECETTES.	
		VOYAGEURS.	MARCHANDISES.
Malines à Bruxelles	L'année entière.	500,000	150,000
Id. à Anvers	Id.	500,000	200,000
Id. à Termonde.	Id.	500,000	100,000
Termonde à Gand.	Id.	500,000	
	Pour huit mois.		100,000
Malines à Louvain	Pour l'année.	400,000	
	Pour huit mois.		150,000
Louvain à Tirlemont	Pour l'année.	300,000	
	Pour quatre mois.		50,000
Tirlemont à Waremmé	Pour l'année.	300,000	
	Pour quatre mois.		50,000
Waremmé à Ans	Pour l'année.	300,000	
	Pour quatre mois.		50,000
Gand à Bruges	Pour huit mois.	400,000	
Bruges à Ostende	Id.	300,000	
Total.		4,000,000	850,000

Ensemble. fr. 4,850,000

ANNEXE *F*.

CHEMIN DE FER.

LOI DU 1^{er} MAI 1834.

Récapitulation générale des dépenses de

	SECTIONS LIVRÉES A LA CIRCULATION.						SECTIONS EN TRAIN D'EXÉCUTION.			
	MALINES A BRUXELLES.	MALINES A ANVERS.	MALINES A TERMONDE.	MALINES A LOUVAIN.	LOUVAIN A TIRLEMONT.	TERMONDE A GAND.	TIRLEMONT A WAREMME.	WAREMME A ANS.	GAND A BRUGES.	BRUGES A OSTENDE.
	1834. 1 ^{er} juin.	1835. 31 mai.	1835. 29 sept.	1836. 17 mars.	1834. 29 sept.	1836. 1 ^{er} avril.	1835. 7 avril.	1836. 27 avril.	1836. 14 nov.	"
DATES de l'approbation des travaux.....										
De l'ouverture de la route	1835. 5 mai.	1836. 7 mai.	1837. 2 janvier.	1837. 11 sept.	1837. 22 sept.	1837. 3 et 28 sep.	"	"	"	"
LONGUEUR.....	20,350 ^m .	23,680 ^m .	26,750 ^m .	25,700 ^m .	18,900 ^m .	28,340 ^m .	23,260 ^m .	19,670 ^m .	40,460 ^m .	21,230 ^m .
Report des dépenses de 1 ^{re} établissement, renseignements au compte-rendu présenté le 1 ^{er} mars 1837 (voir tableau A).....	1,290,381	2,222,817	1,618,435	1,140,723	2,348,011	849,238	1,657,828	596,150	12,000	p. mém.
COMPTE NOUVEAU :										
EMPRISES.										
Terrains et récoltes	2,397	4,968	16,534	187,412	32,855	509,117	31,617	55,708	494,467	39,206
TRAVAUX.										
Terrassement, ouvrages d'art, fondation et pose du rail-way, 1 ^{er} ou 2 ^{me} voie, trav. accessoires, approvisionnements....	15,550	216,993	249,075	779,013	614,610	451,515	712,898	328,813	420,189	"
FOURNITURES SPÉCIALES.										
Bois de fondation du rail-way	"	29,156	"	64,672	9,700	28,159	4,600	30,758	117,056	"
Fers du rail-way.....	"	134,949	"	422,573	216,450	593,472	128,227	439,313	355,962	"
Frais de récept ⁿ , essais, etc.	"	1,815	187	1,168	309	3,259	989	1,284	428	"
DÉPENDANCES FIXES.										
Bâtiments et constructions.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel des stations.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mécanismes divers	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
MATÉRIEL DES TRANSPORTS.										
Voitures et waggons.....										
Locomotives et trains.....										
Direction, conduite et surveillance des travaux, formation des projets...	505	6,202	5,962	22,958	22,074	25,442	17,530	12,863	23,635	3,034
TOTAL NOUVEAU.....	18,452	394,083	271,758	1,477,796	895,998	1,610,964	895,861	868,739	1,411,737	42,240
Total général au 1 ^{er} octobre 1837.....	1,308,833	2,616,900	1,890,193	2,618,519	3,244,009	2,460,202	2,553,689	1,464,889	1,423,737	42,240
	14,138,656						5,484,555			

premier établissement au 1^{er} octobre 1837.

SECTIONS PRÊTES POUR L'ADJUDICATION.			PROJETS.		STATIONS, DEPENSES ET MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	VALEUR DES FOURNITURES EN MAGASIN.	DÉPENSES extra- ordinaires.	TOTAUX.	Observations.
ANS A LA MEUSE.	LIEGE A VERVIERS.	BRUXELLES A TUNISE.	VERVIERS A LA FRONTIÈRE.	Embran- chemens de Gand à Lille et Tournai. — Tubise à Mous et Quiévrain. — Lierro, etc.					
6,635 ^m .	"	"	"	"	"	"	"	"	
9,000	25,000	7,000	<i>pour mém.</i>	14,000	1,848,855	470,691	58,917	14,169,046	
110,077	"	809	"	"					De même que dans le compte-rendu du 1 ^{er} mars 1837, les sommes portées pour acquisitions de terrains compréhendent les parties res- tantes, à revendre, qui ont été acquises à titre onéreux.
"	"	"	"	31,644					23,942,883 00
22,365	"	29,290	"	"					436,550 00
"	"	"	"	"					24,379,433 00
"	"	"	"	"					23,995,472 38
"	"	"	"	"	312,307				
"	"	"	"	"	24,413				
"	"	"	"	"	3,596				
					429,485				
					852,244				
7,469	10,022	704	"	725	50,184	"	875		
139,911	10,022	30,803	<i>pour mém.</i>	39,869	1,672,229	"	875		
148,911	35,022	37,803	<i>pour mém.</i>	46,369	3,521,084	470,691	59,792	9,773,837	
183,933			84,172		4,051,567			23,942,883	

Le montant total des dépenses d'établissement s'élève à fr.
 Ajoutant à cette somme, celles dépensées pour l'entretien
 et l'exploitation du chemin de fer en 1835 et 1836, ren-
 seignées au compte-rendu, Tableau B, non comprises au
 budget de l'Etat, et montant à

Le total effectif de la dépense est de
 Sur lequel il a été mandaté

Analyse du rapport.

Bases admises pour la formation du premier budget d'entretien , d'exploitation et de perception (<i>loi du 18 mars 1837</i>)	Page 4
I. Dépenses et recettes effectuées pendant les trois premiers trimestres de 1837 . . .	5
1 ^o Dépenses (<i>Annexe A.</i>)	<i>ib.</i>
2 ^o Recettes (<i>Annexe B.</i>)	6
II. Dépenses et recettes présumées pour 1838.	8
1 ^o Dépenses (<i>Annexe D.</i>)	<i>ib.</i>
2 ^o Recettes (<i>Annexe C. et E.</i>)	12
Balance entre les dépenses et les recettes présumées	<i>ib.</i>
III. Dépenses d'établissement depuis le 1 ^{er} janvier 1837 ; épuisement du crédit ouvert par la loi du 18 juin 1836 (<i>Annexe F.</i>)	13
IV. Corrélation entre le budget de l'entretien et de l'exploitation , et celui des recettes.	14