
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 1857.

CRÉDIT DE 70,000 FRANCS AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans votre séance du 15 janvier, il vous a été présenté un projet de loi pour ouvrir, au Ministère des Travaux publics, un crédit de 70,000 francs, destiné à payer les dépenses non liquidées, du chef des travaux exécutés par le Gouvernement sur la ligne concédée de St-Trond à Hasselt, et les dépenses des travaux à faire à la station de Landen.

Ce crédit serait converti par la somme de 70,000 francs à rembourser à l'État par la société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, conformément à l'art. 7 du cahier des charges de la convention.

La section centrale a désiré savoir si les 70,000 francs avaient été versés au trésor, à combien pourrait se monter la dépense pour travaux à faire et quelle est la somme à payer pour les dépenses faites et non liquidées.

M. le Ministre a fait connaître à la section centrale, que le paiement des 70,000 francs n'avait pas été effectué le 1^{er} janvier 1857, et qu'il était intervenu, à la date du 10 septembre 1856, une convention entre le Département des Travaux publics et la société anonyme du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

L'art. 3 de cette convention porte que les travaux de la station de Landen seront effectués par les soins de la société concessionnaire, et que l'État supportera la moitié de la dépense.

(1) Projet de loi, n^o 62.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. MACHESMAN, OSY, ALLARD, DE MOOR, GROSFILS et VAN DER DONCKT.

En conséquence, le montant de cette moitié de la dépense sera déduit de la somme de 70,000 francs que la société s'était engagée à rembourser, aux termes du 2^{me} paragraphe de l'art. 7 du cahier des charges de la concession.

La convention du 10 septembre 1856, que la section centrale n'a examinée que dans ses rapports avec le crédit demandé, change la situation; il s'agit d'accorder au Gouvernement un crédit pour les dépenses déjà faites et non liquidées, et de l'autoriser à payer la moitié des dépenses à faire à la station de Landen, lorsqu'il recevra les 70,000 francs à verser par la société d'Aix-la-Chapelle, en vertu de l'art. 7 du cahier des charges, annexé à la convention du 3 mai 1853.

Nous annexons, à ce rapport, la note envoyée par M. le Ministre en réponse aux observations de la section centrale.

Ce qui reste à payer pour les travaux faits, se monte à la somme de fr. 5,036 04 c^s, qui n'a pu être admise ni liquidée par la Cour des Comptes, soit sur des crédits du Budget, soit sur les fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement pour l'achèvement du chemin de fer de l'État.

M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale un état des dépenses à faire à la station de Landen : le devis se monte à la somme de fr. 131,050 79 c^s, dont une moitié doit tomber à la charge de l'État.

Mais il est à remarquer que, dans ce détail, est comprise une somme de 8,000 francs dont l'emploi n'est pas certain, puisqu'elle est réservée seulement pour des travaux imprévus qu'on pourrait juger nécessaire d'exécuter. De manière, dit M. le Ministre, qu'il se pourrait, d'un autre côté, que l'adjudication donnât encore lieu à un rabais, de sorte que la dépense restera très-probablement au-dessous de la somme de fr. 64,963 96
qui, avec le montant des avances. fr. 5,036 04
faites par la direction de la régie des chemins de fer, formera _____
le montant total du crédit demandé de fr. 70,000 »

D'après ces explications, la section centrale n'a pu admettre le projet de loi, tel qu'il vous a été soumis, car d'après la convention du 10 septembre 1856, il n'est plus question du paiement préalable de 70,000 francs, mais de faire un décompte avec la société concessionnaire pour la moitié des travaux à exécuter à la station de Landen.

Elle vient donc vous proposer une autre rédaction, qui met le Gouvernement à même de remplir ses nouveaux engagements, dont ne parle ni le projet de loi, ni l'Exposé des motifs.

Le projet de la section centrale ouvre au Gouvernement un crédit de fr. 5,036 04 c^s pour les travaux effectués, et le met à même de payer la moitié des dépenses à faire à la station de Landen par la société concessionnaire.

Aux termes de l'art. 2, ces dépenses doivent être couvertes par la somme de 70,000 francs à rembourser à l'État par la société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, conformément à l'art. 7 du cahier des charges de la concession.

Le Rapporteur,
B^{mn} OSY.

Le Président,
J.-G. DE NAEYER.

PROJET DE LOI
MODIFIÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministère des Travaux publics :

Un crédit de fr. 8,056 04
pour travaux faits sur la ligne de St-Trond à
Hasselt.

Un crédit de fr. 64,965 96
pour couvrir la part de l'État dans les travaux à
faire à la station de Landen, en vertu de l'ar-
ticle 5 de la convention du 10 septembre 1856,
conclue avec la société concessionnaire du che-
min de fer de Landen à Aix-la-Chapelle.

ART. 2.

Ces crédits seront couverts par la somme de 70,000 francs,
à rembourser à l'État par la société du chemin de fer de
Maestricht à Aix-la-Chapelle, conformément à l'art. 7 du
cahier des charges de la concession.

ANNEXE.

Le crédit de 70,000 francs, destiné au paiement des dépenses non liquidées du chef de travaux exécutés sur la ligne concédée de St-Trond à Hasselt, et à des dépenses d'exécution des travaux à faire à la station de Landen, constitue en quelque sorte une dépense pour ordre. La rigidité des règles de la comptabilité de l'État est l'unique cause de cette demande de crédit.

La section du chemin de fer de St-Trond à Hasselt, concédée à la société W. Mackensie et C^{ie}, n'était pas encore achevée et la réception définitive n'avait, par conséquent, pas encore pu en être effectuée, lorsqu'elle fut livrée à l'exploitation en décembre 1847.

L'État, qui déjà exploitait la section de Landen à St-Trond, se chargea aussi, à des conditions déterminées, de l'exploitation de la section nouvelle de St-Trond à Hasselt.

Malgré les avertissements et les injonctions du Gouvernement, la compagnie concessionnaire, soit mauvais vouloir, soit impuissance, restait en retard d'effectuer les travaux nécessaires à la mise en bon état de la voie de St-Trond à Hasselt.

Les exigences du service et le soin de la sécurité publique ne permettaient point, cependant, de différer ces travaux. Le Gouvernement se vit obligé de les faire exécuter d'office, sous la réserve de s'en faire rembourser le coût par la compagnie concessionnaire en défaut.

Il résulte des états annexés à la présente note que la dépense faite pour ces travaux de 1849 à 1853 inclus, s'élève à une somme d'environ 70,000 francs.

Cependant, la compagnie concessionnaire élevait des contestations au sujet des travaux qui lui incombait; de là, impossibilité d'arriver à un règlement de comptes et à la réception définitive de la ligne de St-Trond à Hasselt.

Afin d'amener la solution du litige, le Gouvernement nomma une commission spéciale d'ingénieurs de l'État, chargée d'examiner toutes les questions relatives à cette affaire; à cette commission furent adjoints, plus tard, deux membres de la Chambre des Représentants : les honorables Messieurs vicomte Vilain XIII et baron de Man d'Attenrède.

Aucun résultat positif n'avait encore été obtenu, lorsque, par arrêté royal du 10 septembre 1853, pris en exécution de la loi du 24 juin précédent, la société concessionnaire du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, obtint la concession d'une ligne de Hasselt à la frontière néerlandaise vers Maestricht. Cette société offrit de reprendre la section de Landen à Hasselt, avec les droits et les charges incombant à la société W. Mackensie et C^{ie}. Cette proposition fut agréée; mais le Gouvernement obtint que la société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle s'obligeât d'une manière expresse, conformément à l'art. 7 du cahier des charges, à rembourser la somme de 70,000 francs dépensée pour les travaux effectués par l'État sur la ligne de St-Trond à Hasselt.

L'acte relatif à cette transmission de droits et d'obligations a été approuvé par la Législature et fait l'objet de l'arrêté royal du 24 juin 1853.

Par ce fait, la section de Landen est devenue la tête d'une ligne de premier ordre et le point de jonction qui relie le chemin de fer belge au railway néerlandais; aussi est-il devenu indispensable d'exécuter, à Landen, des travaux importants propres à mettre cette station dans les conditions de sa nouvelle destination.

La station de Landen devant être utilisée à la fois pour le service du chemin de fer de l'État et pour le service de la ligne concédée de Landen à Maestricht et à Aix-la-Chapelle, il était naturel que les travaux fussent combinés en vue de ce double service, et il était juste aussi que la dépense à en résulter fût supportée en partie par l'État et en partie par la compagnie concessionnaire.

En effet, la convention du 10 septembre 1856 stipule que les travaux à exécuter à la station de Landen, comprendront :

- « 1° Un bâtiment avec dépendances, pour le service des voyageurs et des » bagages des deux exploitations, y compris deux habitations, l'une pour le » chef de station de l'administration des chemins de fer de l'État, l'autre pour » l'agent de la société spécialement chargé du service de la ligne concédée;
- » 2° Une remise pour les voitures à voyageurs des deux services. »

Cette même convention stipule encore :

Que les bâtiments seront construits par les soins de la société concessionnaire, sur des plans approuvés par le Ministre des Travaux publics;

Que les travaux de construction feront l'objet d'adjudications publiques et de marchés également soumis à l'approbation ministérielle;

Que l'État supportera la moitié des dépenses;

Que le montant de cette moitié sera déduit de la somme de 70,000 francs, que la compagnie est tenue de rembourser à l'État.

Il convient de ne pas perdre de vue que cette convention du 10 septembre 1856 a un caractère transactionnel, et que c'est pour cela que l'on trouve, dans cet acte, la clause qui admet que la part à supporter par l'État dans les dépenses à faire, pour les constructions communes, sera déduite de la somme de 70,000 francs que la compagnie avait à payer.

Il existait d'ailleurs une raison pour admettre ce mode de paiement et cette espèce de compensation.

Nous avons vu que l'État avait dû faire, d'office et d'urgence, des travaux comportant une dépense de 70,000 francs, pour compte de la compagnie concessionnaire de la ligne de St-Trond à Hasselt.

Cette somme comprend quatre catégories de dépenses :

- 1° Objet de matériel et matériaux (billes, rails, excentriques, pavés, etc.);
- 2° Frais de chargement et de transport;
- 3° Mêmes fournitures de matériaux, ouvrages faits par divers sur petits états;
- 4° Salaires d'ouvriers de toute espèce.

Dans l'impossibilité de faire autrement, les dépenses des deux premières catégories ont été faites au moyen des dépôts de l'administration, approvisionnés sur

fonds divers des Budgets et des allocations spéciales destinées au chemin de fer de l'État.

Mais les dépenses des deux dernières catégories, qui d'abord furent admises par la Cour des Comptes et liquidées soit sur les crédits des Budgets, soit sur les fonds spéciaux mis à la disposition du Gouvernement, pour l'achèvement du chemin de fer de l'État, furent ensuite repoussées par la Cour, par la raison que la réception de la ligne concédée n'avait point eu lieu.

Les états restés en souffrance, par suite de cette décision, s'élèvent seulement à la somme de fr. 5,036 04 c^s, et force a été de couvrir cette somme au moyen d'avances faites par la régie.

A la rigueur, le Gouvernement eût pu se borner à demander la régularisation de cette dernière somme, qui, on le voit, est très-faible, attendu que le surplus, qui forme la partie principale des 70,000 francs dépensée pour compte de la compagnie concessionnaire, se trouve définitivement liquidé.

Mais, de cette manière, le compte du chemin de fer de l'État se trouvait indûment et irrégulièrement surchargé, et c'est afin de rétablir la vérité dans les faits et de ne pas perdre l'emploi, au profit du chemin de fer de l'État, de la somme dépensée pour compte de la compagnie concessionnaire, et prélevée sur les allocations votées pour le chemin de fer de l'État, que le Gouvernement s'est décidé à présenter à la Législature le projet de loi dont elle est saisie, lequel a pour objet, ainsi que nous venons de l'expliquer, d'ouvrir un crédit pour ordre plutôt qu'un crédit réellement nouveau.

Nous ajouterons que les plans de constructions à effectuer à la station de Landen ainsi que les devis, ont, aux termes de la convention du 10 décembre dernier, été dressés par la compagnie du chemin de fer de Landen à Maestricht et à Aix; ils ont été communiqués et soumis récemment au Département des Travaux publics, où on les examine en ce moment. Mais on peut affirmer, dès à présent, que la part de dépense qui incombera à l'État ne dépassera pas la somme restant du crédit de 70,000 francs, défalcation faite des fr. 5,036 04 c^s avancés par la régie.

