

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 7 SEPTEMBRE 1864.

---

### **Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1864.**

*(Voir les N<sup>os</sup> 1 et 24 de la Chambre des Représentants, et le N<sup>o</sup> 2 du Sénat).*

---

Présents : MM. le BARON DE WOELMONT, Président-rapporteur ; le Duc d'URSEL, le BARON DE GILLÈS, WINCQZ, STIELLEMANS, le BARON MAZEMAN DE COUTHOVE.

MESSIEURS,

L'époque infiniment tardive à laquelle nous sommes arrivés, rend inopportunes des discussions sur les chiffres d'un Budget dont les neuf douzièmes sont dépensés. Votre Commission ne croit donc pas devoir en aborder l'appréciation. Elle a l'espoir que l'expédition des affaires permettra de soumettre au Sénat le Budget du prochain exercice en temps utile, pour que des modifications puissent être présentées et introduites s'il y a lieu.

Le rôle de votre Commission n'est pas de se borner à poser des chiffres, il est aussi d'émettre son opinion sur l'opportunité du maintien, de la majoration ou de la suppression de certaines mesures administratives : à ce second point de vue, nous croyons devoir mentionner quelques observations, qui ont été faites et qui trouvent leur utilité à titre de critiques, indicatives de mesures qu'il est désirable que le département des Travaux publics prévoie, lors de l'établissement du Budget de 1865.

Votre commission les signalera à l'occasion des articles auxquels elles ont rapport.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

Les 6 articles relatifs à l'administration centrale n'ont donné lieu à aucune observation.

#### CHAPITRE II.

Les articles 7, 8, 9 et 10 ne font l'objet d'aucune critique ; à l'occasion de l'art. 11 relatif aux travaux d'entretiens ordinaires et extraordinaires et des dépenses d'exploitation des canaux et des rivières, la Commission s'applaudit

de ce que le Gouvernement prenant enfin en sérieuse considération la question de la tarification sur les voies navigables, a chargé une commission de rechercher une solution à cette importante affaire.

Déjà des modifications ont été faites, mais elles ont eu parfois des conséquences regrettables, à défaut d'être le résultat d'un travail d'ensemble. C'est ainsi que, n'opérant qu'en vue des intérêts qui réclamaient parce qu'ils se croyaient liés, il est arrivé que l'on a injustement compromis des industries qu'il a fallu satisfaire à leur tour, et ce au détriment du Trésor, qui n'eût pas eu à essuyer ce dommage, si la première mesure eût été plus mûrement pondérée. Il est à espérer que le travail d'ensemble qui s'élabore évitera cet écueil souvent abordé.

A l'occasion de cette question de tarification du transport par voie d'eau, votre Commission émet le vœu que le Gouvernement mette également à l'étude celle de l'unification des tarifs de transports par voie ferrée appartenant soit à l'État soit à des concessionnaires.

Cette unification n'est possible qu'à l'aide de l'unification du service d'exploitation, c'est à-dire par la fusion des services de toutes les lignes existantes et futures.

Ce système, que la Commission croit ne devoir qu'indiquer, en émettant le vœu qu'il soit sérieusement examiné, semble aussi praticable que favorable au développement de la fortune publique.

En effet, l'État exploite déjà depuis plusieurs années et sans aucun inconvénient, la ligne de Tournay à Jurbise, à raison d'un tantième déterminé de la recette brute. Une société qui prend un développement dont la rapidité prouve l'intelligente raison d'être, contracte d'après le même système, avec la plupart des lignes en construction. L'idée est donc praticable ! La Commission estime en outre que sa réalisation favoriserait le développement de la richesse publique à un triple point de vue, premièrement, en facilitant l'unification des tarifs, chose impossible aujourd'hui où l'État ne peut modifier les taxes que sur ses propres lignes, et en exposant les parties du pays qui sont desservies par des sociétés qui refuseraient de l'imiter, à souffrir d'une concurrence ruineuse.

Deuxièmement, en soulageant la production d'une charge considérable, qui résulte des frais multiples des nombreux personnels d'administration de tous genres, qui sont aujourd'hui l'appendice nécessaire à chaque société. Il n'est pas douteux que la concentration de tous ces petits services permettrait d'énormes économies non-seulement sur le personnel mais encore sur le matériel de réserve et sur les locaux consacrés aux constructions, aux restaurations, etc. Personne ne contestera que les produits soulagés des frais qui les grèvent aujourd'hui de ces divers chefs pourraient être livrés à moindre prix et par conséquent plus avantageusement pour la consommation.

L'exemple de ce qui se passe en France, où la division en quelques zones a produit de si beaux résultats, ne doit pas rester sans valeur dans nos appréciations.

Une troisième conséquence heureuse pour la fortune publique; serait la possibilité de la création de nombreuses petites lignes, que la charge des frais généraux d'exploitation, charge disproportionnée avec l'importance de ces lignes, rend irréalisables aujourd'hui.

En conséquence, votre Commission émet le vœu que la question de l'unification du service d'exploitation du réseau ferré belge, soit sérieusement étudiée.

A l'article 12, on a vu à regret qu'un crédit de 67,000 fr. seulement était affecté à la Meuse, dont le prompt achèvement est une nécessité publique.

Les articles 13 et inclus 55 ont été adoptés.

A l'art. 56, un crédit de 2,620,000 francs est demandé pour l'entretien et l'amélioration du matériel ; votre Commission apprécie l'utilité de ce crédit et l'adopte, mais elle signale une fois encore, l'urgence de la construction de vastes et nombreuses remises où le matériel serait placé à l'abri d'une détérioration ruineuse pour le pays.

Les crédits inscrits au chapitre IV ont donné lieu à quelques critiques que votre Commission a trouvées fondées, et dont elle recommande la prise en considération.

La première est relative à l'absence de surveillance des voies concédées. Quelques-unes de ces voies sont si délabrées qu'il est miraculeux que des catastrophes n'y arrivent pas journellement. Votre Commission estime qu'il est du devoir du Gouvernement d'organiser un service qui mette le public à l'abri des dangers auxquels l'expose la négligence ou la parcimonie des spéculateurs.

Une autre critique a eu pour raison la modicité du chiffre de 60,000 fr. porté à l'art. 61, qui est destiné à indemniser des pertes et des avaries et à accorder des dédommagements pour accidents survenus sur le chemin de fer.

Il est évident que l'administration n'ayant à sa disposition qu'un crédit aussi minime, est forcée de se soustraire par tous les biais possibles, aux réclamations qui lui sont adressées : il est non moins évident, que le public toujours éconduit et mécontent, abandonne le chemin de l'État, et recherche un agent qui lui offre plus de garantie. Votre Commission n'hésite pas à déclarer, qu'elle considère que l'économie faite de ce chef, est malentendue et est, en solde de compte, une occasion de perte plutôt que de bénéfice pour le trésor.

La discussion des crédits relatifs aux transports, et qui figurent section 5, a donné lieu à des observations sérieuses relatives au tarif des petites marchandises, tarif qui, en facilitant le groupement, procure aux commissionnaires des bénéfices fabuleux.

La Commission ne propose aucun système, ne s'estimant pas compétente pour le faire, mais elle se refuse à admettre, qu'ainsi que M. le Ministre l'a affirmé à la Chambre, il y ait à craindre la moindre perte pour le Trésor, si on prend des mesures qui fassent remplir par l'État un service qui procure aujourd'hui aux commissaires quelques centaines de mille francs de bénéfice.

Le service des postes n'a motivé aucune observation.

La discussion des crédits portés à la section 5 pour le télégraphe est pour votre Commission l'occasion de rappeler pour la troisième fois à M. le Ministre qu'il est irrationnel de tarifer le transport des télégrammes dans les compagnies en raison des distances mesurées en suivant les grandes routes et non à vol d'oiseau comme il se fait pour la tarification des lettres.

Votre Commission le prie aussi de nouveau d'aviser à l'adoption d'un système qui permette la remise d'un télégramme-poste, comme il

( 4 )

se fait pour tout autre télégramme. On rend possibles de graves dommages en imposant la formalité obligatoire de la remise en main propre du destinataire.

La Commission, tout en reconnaissant que M. le Ministre a donné à l'organisation du service télégraphique un développement rapide et intelligent, croit urgent d'en perfectionner les rouages par l'augmentation du personnel et surtout par la réorganisation du réseau des correspondances.

Les articles suivants du Budget ont tous été adoptés.

Votre Commission croit avoir rempli la mission que lui traçaient les circonstances anormales dans lesquelles le Budget lui était soumis, et, en tenant compte, elle vous propose, à l'unanimité des membres présents, d'adopter le Budget des Travaux Publics tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

*Le Président-Rapporteur,*  
Baron FERDINAND DE WOELMONT.