

(N° 69.)

## SENAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1875-1876.

### 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 1876.

(Voir le N° 96, session de 1874-1875; les N° 78 et 151, session 1875-1876  
de la Chambre des Représentants, et le N° 65 du Sénat.)

Présents : MM. WINCQZ, BALISAUX, PIRET-GOBLET, le vicomte DE NAMUR  
d'ELZÉE, et le comte DE MERODE WESTERLOO, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Budget, soumis à vos délibérations, présentait sur celui de 1875, une différence en moins de deux millions de francs environ, par les économies réalisées dans l'exploitation des chemins de fer de l'État, malgré l'adjonction, au premier janvier de cette année, de 57 kilomètres de voie ferrée au réseau national, porté aujourd'hui à 2,024 kilomètres, lorsque le terrible ouragan du 12 mars dernier s'est abattu sur une partie du pays et causa à nos télégraphes, bâtiments publics, dépendances des rivières et canaux des dommages considérables dont la réparation est estimée à 600,000 francs. Cette catastrophe atmosphérique est donc venue enlever plus du quart des réductions importantes apportées au Budget de l'exercice 1876, malgré la mise en exploitation prévue de nouvelles lignes ferrées dans le courant de cette année. La diminution des dépenses, se développant parallèlement à l'accroissement du nombre des kilomètres exploités, est due à deux causes : à l'abaissement du prix de certaines matières nécessaires à l'exploitation des chemins de fer, mais surtout à l'esprit d'économie, bien entendue, qui a porté l'Administration, sous l'impulsion de son Chef, à rechercher toutes les modifications compatibles avec la sécurité et la régularité du service si important de nos chemins de fer.

C'est là que git surtout le moyen d'abaisser la proportion entre la recette brute et la dépense et d'augmenter ainsi la recette nette de nos voies ferrées qui, tout en constituant l'instrument le plus actif de notre prospérité commerciale et industrielle, par l'existence de tarifs modérés et rationnellement classés, verseront annuellement au Trésor des sommes considérables, applicables à l'extension de nos voies de communication. Votre Commission ne saurait trop engager Monsieur le Ministre à persévérer dans cette voie, où il a déjà obtenu des résultats si marqués et qui paraît être la seule, quand on envisage tout à la fois et *les besoins économiques* du pays et ses intérêts financiers.

A propos des routes, la Commission ne peut qu'encourager le Département des Travaux publics dans la jurisprudence administrative qu'il a adoptée, quant à la reprise des routes de grande vicinalité qui, perdant par l'établissement d'une station de chemin de fer ou d'un embarcadère, leur caractère de voie locale, pour revêtir celui d'une grande artère, doivent, par suite des intérêts étendus qu'elles sont appelées à desservir, tomber à la charge commune, conséquence équitable de leur changement de destination primitive.

Au chapitre IV des chemins de fer, postes et télégraphes, quelques observations se sont produites à propos de la grande utilité du maintien de la proportion kilométrique, plus considérable qu'elle ne l'a jamais été, du matériel dont dispose l'Administration. Ce sera surtout au moment où se produira le réveil industriel que nous aurons à nous féliciter de l'état de choses constaté que la prévoyance du Chef du Département ne se lassera point d'améliorer encore, même sur les ressources ordinaires mises à sa disposition, par le Budget, pour cet objet déterminé. Notre situation à cet égard est, dès aujourd'hui, supérieure à celle de nos deux grands voisins : le *Nord français* et le *Rhénan*.

A propos de l'article intitulé Pertes et avaries, etc., votre Commission s'est demandé si les soustractions partielles qui se pratiquent parfois sur les colis non cadencés ou simplement *empaquetés*, ne pourraient pas être prévenues, en renfermant ces colis dans un local *clos*, lorsqu'ils doivent demeurer pendant la nuit dans les stations. L'Administration doit pouvoir se garantir contre l'indélicatesse d'individus qu'elle n'emploie qu'à titre de salariés temporaires ou même étrangers à son personnel.

La proportion de 454 colis perdus, égarés ou dévoyés sur un million de colis transportés, indiquée dans le cours de la discussion de la Chambre par M. le Ministre lui-même, n'est pas considérable, puisqu'elle n'atteint pas 1/2 par mille; mais, néanmoins, l'amélioration de nos installations devra avoir pour but et pour effet de la diminuer encore dans l'avenir, au grand avantage des destinataires.

En prenant lecture de la note officielle insérée dans le rapport de la Section centrale de la Chambre, on peut se rendre compte de l'impulsion donnée aux travaux de construction des nouvelles voies ferrées, concédées en vertu de la Convention-loi du 25 avril 1870 et des lois subséquentes. Leur achèvement ne subira plus de longs délais, et l'étude méditée des tracés qu'elles parcourent a permis de supprimer les doubles emplois, si inutilement onéreux pour l'exploitation des chemins de fer.

Les essais faits jusqu'aujourd'hui pour l'application du système Maquet,

( 3 )

destiné à prévenir les accidents douloureux survenus, fréquemment, au personnel du contrôle des trains en marche, n'ont pas donné jusqu'ici de résultats entièrement satisfaisants, et l'Administration continue ses expériences. Nous pouvons remettre, avec confiance, ce grave intérêt à l'active sollicitude de M. le Ministre des Travaux publics, et votre Commission espère une solution prochaine à cette question de sécurité pour une partie du personnel chargé d'un service dangereux et quotidien.

Le service des postes continue, en se développant de plus en plus, à répandre uniformément, sur toute la surface du pays, les facilités dont étaient favorisés naguère les centres populeux seulement. L'exactitude dans le service n'en a rien perdu. La convention postale internationale de Berne, en vigueur depuis bientôt un an, n'a pas déprimé d'une manière trop sensible le rendement de notre service postal, et si l'accroissement normal qui existait depuis quelques années dans les recettes de ce service s'est arrêté, il y a tout lieu de penser qu'il renaitra graduellement et qu'il suffirait d'une reprise dans les affaires pour qu'il reparût immédiatement. Quoi qu'il en soit, la simplification *considérable*, et pour le public, et pour l'Administration, que le traité de Berne a pour résultat n'a certes pas été achetée trop cher par la Belgique, qui jouit aujourd'hui du régime postal le plus complet et le meilleur marché de l'Europe, on peut l'affirmer sans contradiction possible.

Telles sont, Messieurs, les observations principales de votre Commission qui vous propose l'adoption du Budget des Travaux Publics, au chiffre voté par l'autre Chambre.

*Pr Le Président,*  
F. J. WINCOZ.

*Le Rapporteur,*  
Comte DE MERODE WESTERLOO.