

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 AVRIL 1869.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour les exercices 1869 et 1870 ⁽¹⁾.

Amendements.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Les prévisions de dépenses pour renouvellement de billes, rails et accessoires, en 1869, ont été basées, d'une part, sur un nombre de 47,000 rails, etc., d'autre part, sur les prix auxquels ces fournitures ont été obtenues pour l'exercice 1868.

Or, les prix se sont sensiblement relevés à la dernière adjudication. Il en est résulté une insuffisance des ressources budgétaires pour faire face aux renouvellements, reconnus indispensables, afin de conserver la voie dans un bon état d'exploitation et de garantir la sécurité du service public.

L'administration a adjudgé 40,000 rails, la quantité de crampons en rapport et le nombre de billes nécessaires aux renouvellements. Ces marchés ont absorbé, à 108,000 francs près, le crédit total de 1,787,400 francs, faisant l'objet des litt. A et B de l'art. 58 du budget.

La dépense que nécessitera l'acquisition des 7,000 rails manquants, de leurs accessoires, ainsi que des billes créosotées, s'établit comme suit d'après les prix de la dernière adjudication approuvée. Cette dépense est basée sur 6 mètres de voie correspondant à deux rails :

471 ^k ,80 rails à fr. 178-61 par 100 kilos	fr.	84 27
12 ^k ,80 crampons à 250 francs par 100 kilos		3 20
7 billes à fr. 6-08 par pièce		42 56
		<hr/>
		130 05

(1) Budget pour l'exercice 1869, n^o 102, X, session de 1867-1868.
Budget rectifié, n^o 9.
Budget pour l'exercice 1870, n^o 78, X.

	D'autre part. fr.	130 03
Mais de cette somme il faut déduire le produit des vieux fers, soit :		
397 ^k ,75 rails à 113 francs par 100 kilos. fr.	44 94	
126 ^k ,00 coussinets à 70 francs par 100 kilos	8 82	
		<u>53 76</u>
	Reste. . . . fr.	76 27

Soit pour les 7,000 rails :

$\frac{76,27}{2} \times 7,000$ fr.	266,945
dont il faut déduire les.	<u>108,000</u>

encore disponibles.

L'insuffisance ressort donc en nombre rond, à fr. 189,000

D'un autre côté, l'administration ayant mis en adjudication la fourniture de rails d'après trois modes de fabrication, le laminage ordinaire a seul été soumissionné pour les 40,000 rails adjugés jusqu'ici. Les bons résultats qu'une visite récente de la voie permet d'espérer de l'usage de rails martelés, rend désirable l'emploi de ce mode de fabrication pour les 7,000 rails restant à adjuger, et la dépense supplémentaire à en résulter est estimée à 24,600 francs, qui, — jointe à l'insuffisance ci-dessus de 189,000 francs, — porte à 183,600 francs le crédit extraordinaire et temporaire dont j'ai l'honneur de proposer de majorer l'art. 58 du budget. Ce crédit comprendrait par conséquent :

Charges ordinaires et permanentes fr.	1,856,900
Charges extraordinaires et temporaires	<u>183,600</u>
Total fr.	2,040,500

Comme il est plus que probable que les derniers prix se maintiendront pendant l'exercice courant, j'ai également l'honneur de proposer d'apporter les mêmes modifications à l'article correspondant du budget de l'exercice 1870.

J'aurais désiré pouvoir adjuger 7,000 rails en acier au lieu de 7,000 rails en fer laminé et martelé; j'ai été arrêté par le chiffre élevé de la dépense, qui est estimée à fr. 482,000 00
au lieu de 267,000 00

Soit une différence en plus de fr. 215,000 00
ou d'environ 44 p. %.

Il m'a d'ailleurs semblé inadmissible de faire supporter par les budgets annuels de l'exploitation de nos chemins de fer des dépenses d'amélioration qui s'accusent dans des proportions aussi considérables et qui me paraissent devoir incomber aux frais de premier établissement, attendu qu'elles ont pour conséquence d'attribuer une plus-value énorme à notre réseau de voies en fer.

Si, comme j'ai lieu de l'espérer, des économies peuvent être réalisées sur certains crédits budgétaires, je me propose de soumettre à la Législature vers la fin du présent exercice des propositions tendantes à affecter ces économies à la substitution, en 1870, de rails d'acier aux rails en fer, sauf à rattacher au fonds

capital les dépenses supplémentaires à résulter de toute première application d'amélioration devant avoir pour conséquence d'augmenter considérablement la valeur du railway de l'État et de majorer l'import de l'inventaire de son important matériel. D'ici à cette époque, j'aurai pu faire étudier la question sous toutes ses faces, afin de rendre les Chambres juges de l'opportunité de régler l'imputation des dépenses, en distinguant celles qui ont pour résultat la production des recettes, de celles qui en bonne règle et logiquement doivent être considérées comme dépenses de premier établissement.

J'ai également l'honneur de soumettre aux Chambres un amendement tendant à majorer de 150,000 francs l'art. 73 du budget de l'exercice 1869, et de pareille somme l'article correspondant du budget de l'exercice 1870. Les développements suivants ont pour but d'exposer les considérations qui rendent ce crédit nécessaire, non-seulement au point de vue postal, mais à celui des relations commerciales à développer entre le port d'Anvers, le Brésil et la Plata, relations dont les États du nord notamment ne peuvent manquer de faire usage, ce qui consolidera le maintien et contribuera au développement d'une des meilleures lignes de navigation à vapeur dont l'Europe soit dotée.

Le 17 décembre 1867, une convention a été passée entre le Département des Travaux Publics et MM. Tait et C^e, de Londres, pour l'établissement d'une ligne postale de paquebots à vapeur entre la Belgique, le Brésil et la Plata.

Il était fait abandon à la Compagnie de la taxe de mer, des trois quarts des taxes territoriales de poste et remise des droits de pilotage, feux et canaux. La durée du contrat était fixée à dix ans.

La ligne fut inaugurée au mois de mars 1868. Elle a fonctionné jusqu'à ce jour dans des conditions de régularité et de rapidité qui ne laissent rien à désirer. Cependant, on peut la comparer aux meilleurs lignes existantes. Les produits abandonnés à la Compagnie n'ayant pas atteint en 1868 une somme suffisante, les concessionnaires ont fait connaître qu'il ne leur était pas possible de maintenir plus longtemps en activité ce service, à moins que le Gouvernement ne consentît à garantir une recette postale de 250,000 francs, avec condition expresse que lorsque le produit dépasserait cette somme, l'État rentrerait dans les avances qu'il aurait été dans le cas de faire.

Cette proposition, après avoir été l'objet d'un mûr examen, a paru devoir être acceptée.

Le Gouvernement a considéré qu'ayant le monopole du transport des lettres, il est par cela même tenu d'assurer le service à l'intérieur et à l'extérieur et de continuer par lui-même sur mer les services publics des correspondances lorsque la nécessité de l'entreprise est clairement démontrée et que des étrangers ne s'offrent point d'y pourvoir sans subsides.

La nécessité du maintien de la ligne postale entre la Belgique, le Brésil et la Plata ne saurait être mise en question.

Ces contrées prennent une extension de plus en plus remarquable. L'accroissement de la population, du commerce et de l'industrie de ces pays a depuis longtemps fixé l'attention générale ; la Belgique y a de grands intérêts, et jusqu'à ce jour, le nord de l'Europe est resté sans relation directe avec ces contrées. La place est libre ; il n'y a pas de concurrence à combattre, et la Belgique, par sa position centrale sur le continent, peut opérer avec plus de rapidité et d'économie que

toute autre nation. — Elle peut en quelque sorte imposer ses services et devenir l'intermédiaire des relations de ces pays avec la plus grande partie de l'Europe ; elle peut en centraliser les correspondances et y trouver les moyens de subventionner ces lignes sans être entraînée à des sacrifices importants. Cette considération est capitale et semble devoir assurer l'approbation du pouvoir législatif.

L'administration, qui représente ici l'intérêt du pays, a donc un grand devoir à remplir : celui de créer par elle-même ces grandes lignes transatlantiques et, si elle ne le peut, chercher les moyens d'y pourvoir aux meilleures conditions possibles. Elle ne doit pas perdre un instant de vue cette mission, parce qu'au bout de son accomplissement se trouvent d'immenses résultats à obtenir : 1° favoriser les intérêts de ses nationaux ; 2° faire de la Belgique le grand chemin de l'Europe vers l'Amérique, devenir l'intermédiaire de ces grandes relations, et réaliser ainsi des avantages de toute nature ; 3° réunir le transport de presque toutes les correspondances postales au moyen d'une dépense relativement modique et d'ailleurs récupérable.

Il n'est pas indifférent de mentionner ici les pays qui deviendraient nos tributaires ; ce sont : le nord de la France, la Hollande, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Russie, les villes hanséatiques, l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, etc. Ces pays trouveront une économie de temps et d'argent à emprunter la voie de la Belgique.

Les quantités de lettres transportées augmentent sensiblement, mais il faut du temps pour étendre la réputation de la ligne et conquérir la confiance publique. Ce double résultat sera promptement atteint lorsqu'il n'y aura plus de doute sur son maintien. On peut prévoir, pour une époque plus ou moins rapprochée, surtout si l'on faisait deux expéditions par mois, un produit de 262,000 francs par an, presque entièrement fourni par les pays étrangers.

Sous le rapport financier des produits à réaliser, l'opération se présente dans les conditions les plus favorables.

Reste l'examen des moyens matériels d'exécution. Les nombreuses déceptions dont nous avons été témoins dans le passé par l'insuccès des sociétés qui se sont établies à Anvers ont fini par jeter de la déconsidération sur la place. La prudence commandait la plus grande circonspection. On aurait hésité à subventionner dans une mesure quelconque une société obligée de tout créer, de tout organiser, parce qu'il aurait fallu lui allouer des sommes trop importantes et courir trop de risques.

Il n'en était plus de même lorsque l'on avait à traiter avec une compagnie ayant déjà donné des preuves de grande aptitude et qui pendant une année avait exploité dans les conditions les plus satisfaisantes. Les navires sont neufs, construits dans d'excellentes conditions ; aussi avons-nous eu des traversées accomplies avec une rapidité exceptionnelle. Il y a eu notamment des voyages, d'Anvers à Rio, faits en vingt et un jours.

En présence d'une expérience si satisfaisante, le Gouvernement n'a pas cru pouvoir hésiter à assurer au pays l'existence d'une ligne transatlantique postale aussi importante et aussi utile. Les prétentions de la Compagnie sont d'ailleurs modestes ; elle ne demande qu'une garantie de 250,000 francs, et, comme nous l'avons exposé plus haut, cette garantie est récupérable.

Les subventions accordées par les autres gouvernements sont parfois très-considérables. Pour ne citer qu'un exemple, la France accorde pendant vingt ans une subvention annuelle de 2,306,000 francs pour la seule ligne de Bordeaux au Brésil et à la Plata, ne faisant qu'un service mensuel. C'est donc à peu près dix fois la somme demandée par la compagnie Tait

L'administration a aussi considéré que pour que ce service fût parfait, il devrait avoir lieu deux fois par mois. — La compagnie a consenti, aussitôt que le trafic se sera développé dans certaines mesures, à doubler son service sans augmentation de subvention.

Enfin, outre le transport gratuit d'un agent des postes, la compagnie est tenue de mettre à la disposition du Gouvernement deux places de première classe destinées, soit à la diplomatie, soit aux jeunes gens qui seront envoyés pour explorer et étudier ces contrées, etc.

En résumé, les conditions à l'aide desquelles cette ligne pourra être maintenue sont essentiellement modérées, et le pays se trouvera ainsi doté, au moyen de sacrifices peu considérables, d'une magnifique ligne transatlantique en relation avec quelques-unes des contrées les plus riches du monde, dont les destinées commerciales doivent se développer dans des conditions merveilleuses.

Toutefois, il est nécessaire de mettre à la disposition du Gouvernement les moyens de parfaire la somme garantie.

Ces moyens, dans les premières années, peuvent varier entre 100,000 et 150,000 francs.

A cet effet, j'ai l'honneur de soumettre aux délibérations de la Législature l'amendement ci-après, comportant allocation d'un crédit *non limitatif* de 150,000 francs, à rattacher à chacun des budgets de 1869 et 1870, sous la rubrique « Postes » à l'article « *Transport des dépêches,* » et faisant l'objet d'un litt. *B^{bis}*.

« Art. 75, litt. *B^{bis}*. — Indemnité à payer éventuellement à la compagnie
« concessionnaire de la ligne des paquebots belges sur le Brésil et la Plata, pour
» compléter jusqu'à concurrence de 250,000 francs le produit des taxes
» maritimes des correspondances transportées par le service (crédit non
» limitatif). fr. 150,000 00

Veuillez, Monsieur le Président, transmettre ces amendements à Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen des budgets des exercices 1869 et 1870, et agréer l'expression de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

