
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 JUIN 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant le projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux et des services de transports en dehors du chemin de fer.

MESSIEURS ,

Le 29 mars 1842 , une commission fut nommée par le Gouvernement pour rechercher les moyens de maintenir et de réorganiser la poste aux chevaux , dont l'existence est compromise par l'établissement du chemin de fer devenu la véritable ligne de poste dans toutes les grandes directions.

Un projet de loi élaboré sur les bases proposées par la commission , fut présenté aux Chambres le 18 mars 1843 , et le rapport de la section centrale sur ce projet , parut le 6 avril suivant.

Le but principal du projet de loi était donc d'autoriser le Gouvernement à réorganiser la poste aux chevaux , au moyen de subventions accordées aux titulaires actuels , subventions obtenues par une taxe imposée sur les voitures publiques partant à heure fixe. Cette taxe était substituée à l'indemnité allouée aux maîtres de poste par la loi du 15 ventôse an XIII.

Depuis la présentation du projet de loi , l'attention du Gouvernement a continué à être fixée sur la situation des moyens de transports en dehors du chemin de fer.

Cette situation devient de moins en moins rassurante.

Le chemin de fer , en dotant le pays d'un admirable système de communication , n'en a pas moins amené une révolution complète dans l'ensemble des services de transports.

L'institution des relais de postes est compromise ; les services réguliers de

messageries disparaissent pour faire place à des entreprises boiteuses n'ayant aucunes chances de durée.

Le roulage, qui s'était réfugié sur les routes où l'influence du chemin de fer se faisait peu sentir, dépérit à mesure que le rail-way s'étend et se complète.

L'utilité de la conservation des relais n'est contestée par personne. Si ce moyen de faire arriver les voyageurs et les dépêches à tous les points du royaume venait à nous manquer, la Belgique, placée à la tête des nations du continent, par l'initiative qu'elle a prise dans l'établissement du chemin de fer, se trouverait au dernier rang relativement aux autres moyens de transport.

Mais l'utilité de la poste aux chevaux est subordonnée à la réforme importante que cette institution doit subir. Elle est trop coûteuse, n'est accessible qu'aux classes riches de la société et ne forme qu'un service de transport de jour en jour plus exceptionnel. Il faut donc que, par une réorganisation intelligente, elle soit mise en rapport avec la classe moyenne et les besoins nouveaux de notre temps. Les modifications qui seront apportées aux règlements sur les relais consacreront les améliorations importantes indiquées par la section centrale, dont les vues concordent avec celles de la commission spéciale instituée par l'arrêté du 29 mars 1842.

Le maintien de la poste aux chevaux est impossible, si des ressources financières nouvelles ne viennent pas remplacer celles qui assuraient son existence et que le chemin de fer lui enlève tous les jours : le prix des voyages en poste devenus plus rares, et l'indemnité des 25 centimes que payaient les services de diligences établis sur nos grandes lignes de routes et qui tombent les uns après les autres.

L'institution des messageries n'est pas moins menacée que l'institution des relais.

De nombreux services avaient été créés successivement dans tout le pays ; ils mettaient en relation quotidienne les localités de quelque importance ; ces services étaient en communication réciproque et formaient un ensemble bien coordonné.

Le chemin de fer a détruit cet ensemble. Il a rendu impossible l'exploitation des lignes parallèles qui étaient les mieux desservies, et comme, en fait de transport, il ne peut y avoir de service productif sans correspondance étendue, il compromet, en définitive, jusqu'aux entreprises établies sur les routes transversales formant les affluents du rail-way.

Il résulte donc de cet exposé que, si le Gouvernement ne porte un prompt remède à cet état de choses, peu de temps se passera avant que les moyens de transports pour les voyageurs, pour les dépêches et pour les marchandises, ne manquent absolument dans toute cette partie du pays, qui n'est pas directement reliée aux lignes du chemin de fer.

Le projet de loi et les modifications que la section centrale y avait intro-

duites, pouvaient-ils satisfaire à tous les besoins nouveaux créés par la situation dont je viens de parler ?

Sans doute, par la réorganisation de la poste aux chevaux et par la réforme du règlement du 24 novembre 1829, des résultats importants seraient obtenus; mais ces résultats n'acquerraient-ils pas une importance plus complète encore si, au lieu d'assigner pour but presque unique à la loi, le maintien des relais de poste, on lui assignait celui d'améliorer le système des moyens de transport en dehors du chemin de fer, système dont l'institution des relais ne forme qu'un des éléments ?

Le Gouvernement l'a pensé, et il a d'autant moins hésité à proposer à la Chambre un projet de loi dans ce sens, qu'il trouvera dans le fonds spécial formé des produits des divers services de transports à établir, les ressources financières suffisantes pour réorganiser les relais, sans grever le trésor public.

C'est là le problème pour la solution duquel divers systèmes ont été proposés en France et chez nous.

Nous allons donner une analyse succincte de ces systèmes, et la Chambre reconnaîtra que celui que le projet de loi proposé consacre, possède le double avantage de mieux garantir l'intérêt du trésor en créant des ressources financières plus certaines, et d'embrasser en même temps des intérêts plus importants.

Dès 1831, en France, la question difficile de l'organisation de la poste aux chevaux fut agitée.

La commission du budget en 1832, par l'organe de M. Humann, son rapporteur, fit connaître les bases d'un projet de loi que le directeur général des postes lui avait soumis.

Ce projet reposait sur trois idées :

1° La centralisation au profit du trésor des 25 centimes perçus par les maîtres de postes, en vertu de la loi du 15 ventôse an XIII ;

2° L'adjudication publique des relais. Les uns auraient été adjugés aux enchères, les autres au rabais, et l'on espérait que les produits des premiers couvriraient les subventions qui seraient allouées aux seconds ;

3° L'indemnité à accorder aux maîtres de postes, par le rachat de leurs brevets. Cette indemnité était évaluée, par M. Humann, à 25 millions de francs, payables en vingt-cinq annuités, avec intérêt à 4 p. %.

De longues discussions furent engagées sur ce projet, qui avait pour défenseur M. Dupin et pour adversaire M. Odillon Barrot, et la commission formée par M. le Ministre des Finances finit par déclarer, en 1839, que le système d'adjudication des relais était inexécutable.

Ce projet, qui bouleversait toute l'institution des relais lentement organisée par le temps, qui soulevait les difficultés presque insurmontables attachées à la dépossession des titulaires et à la fixation de la valeur vénale des brevets, base

de l'indemnité à accorder, avait en outre pour point de départ une erreur de fait. La commission, et avec elle presque tous les hommes compétents, ne crut pas que le produit des relais avantageux s'élèverait à une somme suffisante pour couvrir les pertes des relais onéreux. Tout le système dès-lors disparaissait.

Les obstacles qui se sont opposés, en France, à la réalisation de ce principe séduisant au premier aspect, seraient bien plus formels encore en Belgique.

En France, l'État trouvait une compensation assez importante à l'indemnité due aux maîtres de poste, dans le produit des 25 centimes centralisés et qui s'élevait à une somme considérable.

En Belgique, le produit des 25 centimes diminue et tend à disparaître à mesure que les messageries à long parcours tombent devant la concurrence du rail-way. La compensation ici n'existerait donc pas.

Si en France, alors que très peu de lignes ferrées étaient construites, on n'a pas cru que les produits des relais mis aux enchères pourraient servir à subventionner les relais adjugés au rabais, quel résultat obtiendrions-nous en Belgique, où un vaste réseau de chemins de fer embrassant le pays entier, n'a laissé que bien peu de relais productifs ?

Le système de l'adjudication des relais est donc impossible chez nous.

Le Gouvernement français, en attendant qu'un projet définitif et mieux mûri soit admis, a proposé cette année une mesure provisoire, l'allocation d'une somme de fr. 136,948-21 pour l'exercice 1843, et une somme de fr. 184,165-15 pour 1844.

Ces sommes étaient destinées uniquement aux lignes de postes de Paris à Orléans et à Rouen et à celles de Lyon à St-Étienne et de Strasbourg à Mulhouse.

Cette mesure, qui se résumait en un sacrifice imposé au trésor, n'a satisfait personne. Les maîtres de postes intéressés se sont plaints vivement de l'incertitude de la position qui leur était faite par cette subvention précaire et transitoire, et la Chambre des députés a refusé les crédits demandés, dans le but d'amener la solution définitive de cette question depuis si longtemps pendante.

Un autre système préconisé en France par M. Jouhaud, organe des maîtres de postes, consiste à étendre le principe de la loi du 15 ventôse an XIII, en fixant une indemnité analogue à celle perçue sur les messageries, à payer, pour le transport des voyageurs, par les chemins de fer et par les bateaux à vapeur.

En Prusse une taxe du même genre est appliquée aux transports sur les chemins de fer.

En France et en Prusse, où les chemins de fer sont exploités par les compagnies, il peut paraître rationnel de frapper d'une surtaxe au profit des maîtres de postes, le transport des voyageurs sur les voies ferrées ; mais en Belgique, où cette exploitation est confiée à l'État lui-même, cette mesure, comme l'a

remarqué la section centrale, se réduirait à faire peser sur le budget des dépenses la charge de l'institution des relais.

Le principe du projet de loi présenté à la Chambre par mon prédécesseur, le 18 mars 1843, est au fond le même que celui qui est défendu par M. Joulaud ; c'est la taxe établie sur les messageries par la loi de l'an XIII, étendue à toutes les voitures publiques que cette loi n'atteignait pas ; c'est le système de l'an XIII généralisé.

Pour justifier l'établissement de ces taxes, on faisait remarquer que l'industrie des transports n'est soumise en Belgique à aucun impôt spécial, tandis que partout ailleurs elle contribue largement aux charges publiques.

En France, en effet, indépendamment des autres droits, les messageries paient au trésor le dixième de toutes leurs recettes, de quelque nature qu'elles soient, et cet impôt produit une somme portée au budget de 1843 pour fr. 9,150,000. En tenant compte de toutes les redevances, on évalue la part de l'impôt au quart du prix des places ou à 3 centimes par kilomètre et par voyageur.

Les voitures de place sont également frappées d'une redevance fixée pour elles à fr. 20 par an pour chacune des six premières places, et à fr. 10 pour celles au-dessus de ce nombre.

En Angleterre, les voitures publiques sont soumises, indépendamment du droit de barrière, et d'un droit sur les relais, à une taxe de trois pence par mille et par voiture. Cette taxe revient à un centime et un tiers par voyageur et par mille, et a produit en 1842 plus de 11 millions et demi de francs. L'impôt sur les voitures de place s'est élevé à plus de fr. 1,200,000 dans la même année.

Les propositions faites en Belgique étaient beaucoup moins élevées que les taxes établies en France et Angleterre ; elles ont cependant fait naître des objections sérieuses.

Il est à craindre, en effet, qu'en frappant d'une taxe toutes les voitures publiques relayant ou ne relayant pas, on ne nuise considérablement aux petits services de messageries, qui tendent partout à se substituer aux services à grande distance, anéantis pour la plupart par le chemin de fer. Ce serait frapper les moyens de transport le plus directement utiles, ceux pour l'établissement desquels la protection du Gouvernement est actuellement le plus indispensable, et cela pour soutenir l'institution de la poste aux chevaux dont l'utilité est devenue moins générale depuis la création des voies ferrées.

On aurait pu craindre qu'en demandant à l'impôt établi sur les voitures destinées à la classe moyenne, les ressources nécessaires pour subventionner la poste, dont l'usage est réservé à la classe opulente, la loi eût revêtu un caractère peu en harmonie avec le but que l'on avait d'améliorer les transports publics.

M. le Ministre des Finances de France, dans la séance de la Chambre des Députés du 4 juin de cette année, en examinant la proposition qui avait été faite aux Chambres belges, a déclaré « qu'il était tout-à-fait opposé à l'idée

- » d'étendre le droit de 25 centimes aux voitures voyageant à petites journées.
- » de faire peser un impôt sur les voitures destinées en général aux voyageurs
- » qui appartiennent à la classe la moins aisée. »

Le produit des taxes établies par ce projet, était d'ailleurs insignifiant, puisqu'il n'eût pas atteint une somme de fr. 100,000, et il deviendrait illusoire, dans le système nouveau qui nous est présenté, puisque cette taxe serait réduite au fur et à mesure du développement des services à créer par l'État.

Ces objections ont déterminé le Gouvernement à renoncer à la taxe que le projet de loi du 18 mars 1843 proposait d'établir.

Le système financier du projet de loi qui est soumis à vos délibérations, a pour base la création d'un fonds spécial composé :

1^o Du droit de 25 centimes centralisé au profit du trésor ;

2^o Des produits des services à établir par l'État, en exécution des art. 1 et 2 de la présente loi, et qui comprennent :

La ligne de paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres, et l'organisation de services pour le transport des voyageurs, des marchandises et des dépêches en correspondance avec le chemin de fer.

Le rapport de la commission spéciale ci-annexé, *sub litt.* A ⁽¹⁾, donne des renseignements détaillés sur l'organisation du service des paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

Ces renseignements n'ont pas été fournis à la légère ; ils sont établis sur des données positives et facilement vérifiables. Des propositions formelles ayant été faites au Gouvernement pour la construction des navires, l'évaluation des dépenses n'offre aucune chance à l'imprévu.

Les calculs des produits reposent sur des éléments tellement modérés qu'on peut affirmer que les prévisions seront dépassées. Le nombre des voyageurs a été fixé d'après la moyenne des dernières années, sans tenir compte de l'influence que devront exercer sur les voyages :

1^o La supériorité des navires à construire sur ceux que l'office britannique avait appropriés plutôt au service des dépêches qu'à celui des voyageurs ;

2^o L'établissement d'un service quotidien et en parfaite correspondance avec nos chemins de fer et avec celui de Douvres, substitué à un service de quatre jours par semaine et sans coïncidence de ce genre ;

3^o L'ouverture récente du chemin de fer de Douvres à Londres.

Ces faits et des améliorations de même nature ont eu pour effet de quintu-

(1) Les bases des calculs de ce rapport ont été modifiées d'après les faits nouveaux qui se sont produits depuis la publication qui en avait été faite en 1842. Des données plus certaines ont permis de mieux déterminer les évaluations du prix de construction des navires, du prix des places et du nombre des voyageurs.

pler le nombre de voyageurs entre Folkestone et Boulogne ⁽¹⁾, et cependant, afin d'éviter les mécomptes auxquels on est exposé dans de telles appréciations, le Gouvernement a pris pour point de départ l'état de choses existant.

La dépense annuelle étant de fr. 221,320 et les produits présumés s'élevant à fr. 363,062-50, l'établissement d'un service régulier de paquebots entre Ostende et Douvres, exploité par l'État, donnerait directement, et indépendamment des avantages qu'en recueillera le chemin de fer, un excédant probable de fr. 141,742-50.

Nous avons dit, au commencement de cet exposé, que le chemin de fer, en rendant impossible l'existence des messageries à long parcours, établies pour la plupart sur les voies parallèles au rail-way, avait détruit l'ensemble de ces services qui se liaient les uns aux autres par des correspondances organisées.

Sur les routes transversales la concurrence autorisée par l'arrêté du 31 janvier 1838, a provoqué l'établissement d'un assez grand nombre d'entreprises. Mais ce sont des essais qui avortent et que d'autres remplacent, sans avoir plus de chances de succès et de durée.

Ces services incommodes, délabrés, à petite vitesse, n'offrent aucune condition de bien-être et de sécurité. Ils desservent telles localités et en laissent d'autres sans moyens de communication. L'ancien système de transports est compromis parce que les coïncidences et l'unité n'existent plus.

L'existence des messageries est donc tout aussi en péril que celle des relais, et l'intervention du Gouvernement est aussi nécessaire au maintien de l'un de ces services de transport qu'au maintien de l'autre.

Si en dehors de nos lignes ferrées, les transports sur nos routes ordinaires continuaient à se désorganiser, nous devrions regretter l'œuvre de nos chemins de fer à laquelle un puissant intérêt industriel et national se rattache. On n'aurait acheté l'avantage d'un transport rapide, régulier et économique d'une station du chemin de fer à une autre, qu'à la charge de rendre les transports dans le reste du pays difficiles et onéreux.

Les dépenses considérables qu'on a faites pour l'établissement du vaste réseau de nos belles routes, constitueraient des sacrifices inutiles, puisque l'usage même de ces routes serait presque abandonné.

Il faut associer les routes aux voies ferrées, si l'on veut augmenter les produits des unes et des autres, et si l'on ne veut pas déshériter le plus grand nombre des localités du pays des moyens de transport dont certaines autres auraient le privilège.

On s'est beaucoup préoccupé des moyens propres à augmenter les revenus du chemin de fer, à lui faire produire l'intérêt des capitaux dépensés à sa construction.

(1) Voir annexe litt. B.

Nous avons acquis la conviction que, parmi ces moyens, le plus efficace est, à côté des économies à introduire, de créer au chemin de fer des affluents, de mettre tous les transports du pays en correspondance régulière avec le railway, de manière à doubler son action trop limitée aujourd'hui.

Dans la révolution amenée par les chemins de fer dans les services publics des transports, faut-il s'en remettre exclusivement à l'industrie particulière pour obvier aux effets de cette crise, et n'est-ce pas là le moyen de la prolonger ?

Dans l'établissement des services de messageries à petites distances, une concurrence ruineuse sera une cause de désorganisation permanente. D'un autre côté, les services sur les grandes lignes viendront se réunir dans une seule main peut-être, et le monopole le plus dangereux, celui de l'intérêt privé, sera exercé au détriment de tous.

S'il y a ce double danger à se reposer sur l'industrie particulière du soin de modifier l'état de choses existant, faut-il avoir recours, comme on l'a osé en Prusse, à l'exploitation exclusive des transports publics par le Gouvernement ?

L'art. 2 n'a pas pour but d'établir ce monopole ; il n'exclut pas la concurrence des messageries particulières ; il empêche plutôt que le monopole ne soit livré à quelque grande compagnie. Les services que l'État organisera ne le seront que successivement et là où l'action de l'État sera utile.

Le Gouvernement évite en général de froisser les intérêts existants ; la prudence lui fera un devoir de les ménager en cette occasion. Dans les localités où il trouvera de bons services de transport établis, bien loin de les détruire, il les encouragera et les fera entrer dans le système général des communications du royaume.

Ainsi l'intervention que nous demandons pour le Gouvernement dans les transports publics, ne sera pas l'exploitation exclusive comme en Prusse, mais un moyen puissant d'organisation.

Du reste, l'idée d'un tel monopole devrait inspirer moins de crainte en Belgique que partout ailleurs.

La Belgique a réalisé ce que ni l'Angleterre, ni la France, ni l'Allemagne n'ont osé essayer, l'exploitation des chemins de fer par l'État.

Le Gouvernement a donc le monopole des transports de voyageurs et de marchandises sur toutes ces grandes lignes de communications qui unissent entre elles nos provinces. Il possède ce monopole dans tout le royaume pour les dépêches. Il a une action administrative sur les relais. Il tient entre les mains le personnel de l'administration des postes disséminé dans toutes les communes du pays.

Pour quel motif le Gouvernement, à qui on a confié l'exploitation des transports principaux, serait-il jugé incapable de diriger les transports accessoires qui se font sur les routes ordinaires ? Pourquoi l'admirable organisation prussienne serait-elle impossible en Belgique ?

Cependant ce n'est pas ce que le Gouvernement demande à la législature. Il ne réclame qu'une action destinée, sans doute, à s'étendre progressivement, mais qui ne déplacera rien et n'amènera aucune fâcheuse perturbation.

La note ci-annexée, *litt. C*, contient l'exposé des moyens d'exécution, et prouve que les services à créer par l'État ne pourront, dans aucun cas, grever le trésor.

Les dépenses ne dépasseront pas fr. 3-30 et les recettes s'élèveront à fr. 4-90 par lieue parcourue (de 5,000 mèl.).

Un relevé des services à établir, pour mettre les stations du chemin de fer en rapport régulier de correspondance avec les principaux centres de populations, a fait reconnaître que ces services devraient comprendre un parcours quotidien de trois cents lieues.

L'organisation complète exigera donc une dépense annuelle de fr. 360,000 et produira en recettes fr. 530,000.

L'art. 3 autorise le Gouvernement à réorganiser la poste aux chevaux.

D'après les intentions de l'administration, les subsides à allouer aux maîtres de poste seront calculés proportionnellement aux besoins réels de leurs établissements, et surtout aux services qu'ils pourront rendre. Mais, comme il est impossible d'établir à l'avance une appréciation du montant des subsides à accorder d'après ces bases, et qu'il serait peu convenable d'ailleurs de publier les éléments des calculs approximatifs qui ont été dressés, on doit se borner à constater qu'il suffira d'une allocation annuelle de fr. 250,000, pour assurer le maintien des relais réorganisés sur de nouvelles bases. en faisant remarquer que les évaluations de la section centrale concordent, à très peu de chose près, avec celles du Gouvernement.

Les droits de 25 centimes qui sont encore perçus par les maîtres de poste ont produit, pour l'année 1843, une somme de fr. 238,714, et s'ils devaient se maintenir à cette hauteur, ils couvriraient à peu près les frais des relais; mais ils ont déjà subi, en 1844, une notable réduction, et on n'évalue, par ce motif, la recette à faire pour les trois mois, pendant lesquels ils seront versés au trésor, qu'à la somme de fr. 50,000.

L'administration ne pourra donc procéder à la réorganisation des relais que successivement et à mesure que les produits du fonds spécial s'élèveront.

Mais dès l'instant que l'on admet que les relais recevront des subsides, il est nécessaire de supprimer l'impôt payé à l'État pour les chevaux qui forment ces relais, car il serait irrationnel de retirer d'une part, ce qui serait donné de l'autre; cet impôt ne produit d'ailleurs qu'une somme insignifiante pour le trésor.

Le tableau récapitulatif (annexe *litt. D.*) présente l'évaluation des recettes et des dépenses probables du fonds spécial. Il résulte de ce tableau que, pour une année d'exploitation complète, l'État, après avoir payé aux maîtres de poste

la somme de fr. 250,000, réaliserait encore un excédant qui servirait à amortir les bons du trésor émis et à améliorer les services mêmes.

Par le système de la formation d'un fonds spécial, le Gouvernement trouvera donc, dans l'excédant de produits, la somme suffisante pour réorganiser la poste aux chevaux, sans recourir, comme dans les propositions antérieures, ou à des impôts nouveaux ou à des subventions sur le trésor public.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.



PROJET DE LOI.

eopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que l'établissement du chemin de fer, en créant un système de transports perfectionnés sur les grandes lignes qu'il parcourt, a produit en même temps une profonde perturbation dans les services de transports effectués sur les autres voies de communication du royaume ;

Considérant qu'il importe de prévenir les conséquences de cet état de choses, en réorganisant la poste aux chevaux et en mettant en rapport régulier, avec le chemin de fer, les transports des voyageurs, des marchandises et des dépêches dans les autres parties du pays ;

Considérant que l'intérêt commercial et celui du chemin de fer prescrivent d'établir la jonction entre les lignes ferrées de la Belgique et de l'Angleterre, par la création d'un service quotidien de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi entre la Belgique et l'Angleterre un service quotidien de paquebots à vapeur pour le transport des voyageurs et des dépêches.

A cet effet, il est ouvert au Département des Travaux publics, pour l'acquisition de trois paquebots, un crédit de un million de francs, à couvrir par émission de bons du trésor.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à établir successivement, et partout où il le jugera nécessaire, des services pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises, ou bien à participer par des subventions à l'établissement de semblables services.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder des subventions aux titulaires des relais qui devront être maintenus.

ART. 4.

Des règlements d'administration publique détermineront les conditions d'exploitation des moyens de transport, tant par terre que par eau, ainsi que les mesures à prendre pour l'exécution de la présente loi, et notamment les prix de transports effectués par les services mentionnés aux articles 1 et 2.

ART. 5.

A dater du 1^{er} octobre 1844, l'indemnité due par les entrepreneurs de voitures publiques, en conformité de la loi du 15 ventôse an XIII, sera versée dans les caisses de l'État ; elle sera exigible soit que ces entrepreneurs fassent usage de chevaux de poste ou non.

ART. 6.

Cette indemnité sera perçue par mois et recouvrable par les receveurs de l'État, comme en matière de contributions publiques.

Les services exploités par le Gouvernement ne sont pas soumis au paiement de cette indemnité.

ART. 7.

Le montant de cette indemnité, ainsi que les produits des services à créer en vertu des art. 1 et 2, et qui seront versés dans les caisses de l'État, formeront un fonds spécial.

ART. 8.

Les frais d'exploitation et d'entretien des services à créer en exécution des art. 1 et 2 ci-dessus, les frais d'administration de ces services et de la poste aux chevaux, la subvention à payer aux titulaires des relais, en vertu de l'art. 3 de la présente loi, ainsi que les intérêts et le remboursement successif des bons du trésor à émettre, seront prélevés sur le fonds spécial mentionné à l'article précédent.

ART. 9.

L'impôt établi par l'art. 42 de la loi du 28 juin 1822, sur les chevaux des maîtres de poste, est supprimé à dater du 1^{er} janvier 1845, quant aux chevaux qui formeront les relais conformément aux ordres de l'administration.

ART. 10.

Un crédit de cent cinquante mille francs est ouvert au Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1844, à l'effet de pourvoir au paiement de tous les frais énumérés à l'art. 8 qui précède.

Ce crédit formera l'art. 14 du chap. III du budget des dépenses du Département des Travaux Publics et sera couvert par le fonds spécial constitué par l'art. 7 ci-dessus.

ART. 11.

Une somme de cent cinquante mille francs sera ajoutée aux produits des postes (budget des voies et moyens de l'exercice 1844), sous la rubrique de *Fonds spécial des services de transport*, du chef des recettes à opérer en vertu de la présente loi.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 9 juin 1844.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

(14)

15

ANNEXES.

16

ANNEXES.

Litt. A.

Rapport de la commission instituée par arrêté de M. le Ministre des Travaux publics, en date du 19 octobre 1841, à l'effet de rechercher les moyens les plus convenables d'établir un service régulier de bateaux à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre ⁽¹⁾.

La commission instituée par arrêté du 19 octobre 1841 (*annexe n° 1*), à l'effet de rechercher les moyens les plus convenables d'établir un service régulier et quotidien pour le transport des dépêches et des voyageurs, entre la Belgique et l'Angleterre, s'est réunie en séance les 20 et 23 octobre et les 3 et 7 novembre, et, après avoir étudié les questions qui se rattachent à la création d'un semblable service, et réuni les documents qui y sont relatifs, elle expose les faits qu'elle a constatés et les considérations qui en découlent de la manière suivante :

Les lois attribuent au Gouvernement le transport exclusif des correspondances, ainsi que l'exploitation du chemin de fer, construit aux frais de l'État.

⁽¹⁾ Ce rapport est daté du 7 novembre 1841. Diverses circonstances importantes, intervenues depuis lors, exercent une influence notable sur les calculs contenus dans ce rapport, en modifiant les évaluations qui leur servent de base.

Le chemin de fer de Londres à Douvres est livré à l'exploitation dans tout son parcours, tandis qu'à cette époque il n'était achevé qu'en partie.

Les progrès de l'art des constructions navales sont arrivés au point de réduire le temps employé à la traversée d'Ostende à Douvres, à cinq heures au plus, au lieu de sept, et le prix des bateaux marchant avec cette rapidité, est moins élevé. D'un autre côté, il faut tenir compte, pour la fixation du tarif des prix de passage, de ceux établis pour les services en activité sur les lignes en concurrence, afin de parer aux éventualités de cette concurrence et d'attirer plus de voyageurs.

Ces faits nouveaux, sans rien changer à l'essence du rapport, modifient quelques-unes des données sur lesquelles il est basé, et, afin de le mettre en harmonie avec l'état actuel des communications, les modifications sont indiquées par des notes.

Il est donc à la fois de son devoir et de son intérêt de veiller à ce qu'il existe, sur toutes les lignes importantes aboutissant aux services qu'il a établis, des moyens de communication suffisants pour faire naître et entretenir un grand mouvement de voyageurs et de correspondances, afin de rendre ainsi ces services plus utiles et plus productifs.

Les paquebots entre la Belgique et l'Angleterre doivent, sous ce point de vue, attirer toute son attention, et cependant leur organisation n'est plus en rapport avec le développement que les relations générales ont atteint.

État actuel des
moyens de com-
munication entre
la Belgique et l'An-
gleterre.

En effet, il n'existe de service journalier sur aucune des trois lignes suivies par les bateaux à vapeur, naviguant régulièrement entre ces deux pays, et qui sont :

Celle d'Ostende à Douvres, celle d'Ostende à Londres et enfin celle d'Anvers à Londres.

Le transport des correspondances générales de la poste est fait exclusivement par les paquebots du Gouvernement anglais, qui font quatre fois par semaine le trajet entre Douvres et Ostende.

Les départs ont lieu : d'Ostende, les dimanches, mercredis, jeudis et samedis, et de Douvres, les mardis, mercredis, vendredis et samedis.

La ligne d'Ostende à Londres est exploitée par la compagnie générale de navigation (*general steam navigation Company*), qui fait partir, pendant toute l'année, un bateau d'Ostende les mardis et de Londres les vendredis, et pendant les six mois d'été un deuxième bateau, dont les départs ont lieu d'Ostende les vendredis et de Londres les mercredis.

Enfin la troisième ligne, celle d'Anvers à Londres, est parcourue par des bâtiments appartenant à la compagnie générale déjà nommée et par d'autres appartenant à une compagnie belge.

Pendant l'année 1841, il a été fait, pour le compte de chacune de ces sociétés, un voyage par semaine, dont les départs avaient lieu simultanément d'Anvers les mercredis, et de Londres les dimanches ; mais, depuis peu de temps, un deuxième voyage a lieu à d'autres jours. Les lettres que les habitants d'Anvers désirent envoyer par ces bateaux sont expédiées par l'intermédiaire de la poste.

On voit, par cet exposé, qu'il n'existe aucune corrélation entre ces divers services et qu'isolément, comme dans leur ensemble, ils n'offrent ni la périodicité, ni la continuité, qui attirent les voyageurs et qui contribuent si efficacement à l'accroissement des correspondances.

Systèmes de che-
mins de fer aboutis-
sant d'une part
à Ostende et d'au-
tre part à Douvres

Cependant, si l'on jette un coup d'œil sur les divers systèmes de chemin de fer qui sont ou exploités ou en cours d'exécution, et qui, dans un avenir peu éloigné, doivent devenir sur le continent, comme ils le sont déjà en Angleterre, le principal moyen de transport des personnes et des choses, l'on sera bientôt convaincu que la Belgique est admirablement située pour former un lien entre eux et pour que la plus grande partie des voyageurs et des lettres qui circulent entre les pays d'outre-mer et l'Europe centrale ait avantage à emprunter son territoire.

En effet, le chemin de fer belge qui part d'Ostende et d'Anvers aboutira bientôt à Aix-la-Chapelle et conséquemment à Cologne, et avant peu d'années

il sera mis en communication avec les lignes déjà exploitées, reliant Magdebourg, Berlin, Halle, Leipzig et Dresde, ainsi qu'avec celles en cours d'étude ou d'exécution qui réuniront Berlin à la Baltique, d'une part, et, de l'autre, Dresde au Danube, par Prague, Brünn et Vienne.

D'un autre côté, le chemin de fer de Londres à Douvres doit être livré à la circulation au commencement de l'année 1842, et cette dernière ville communiquera ainsi avec le réseau de rail-ways qui couvre l'Angleterre. (*L'ensemble de ces divers systèmes est indiqué sur la carte ci-jointe sous le n° 9 des annexes.*) (1)

Si donc il existait un service de transport régulier, certain et commode, qui assurât les relations entre les points où viennent aboutir les systèmes des chemins de fer qui sont établis sur le continent et en Angleterre, il serait, sans aucun doute, préféré par les voyageurs qui ont à traverser la Manche ou la mer du Nord, et il offrirait le moyen le plus sûr et le plus prompt pour la transmission des correspondances; cette préférence lui serait acquise, non-seulement en raison de la régularité de sa marche, qui, étant quotidienne, dispenserait du calcul toujours incommode des coïncidences, mais encore à cause de la rapidité des communications qui pourraient s'établir par son intermédiaire.

La poste emploie maintenant, pour franchir la distance de Londres à Cologne, cinquante-sept heures. La route de Londres à Hambourg est parcourue par les bateaux à vapeur, lorsque le temps les favorise, en 60 heures; enfin il faut 132 heures pour faire parvenir une lettre de Londres à Berlin, lorsqu'elle est confiée à la poste au moment opportun.

Le chemin de fer de Londres à Douvres pourra être parcouru en trois heures, la traversée de Douvres à Ostende demandera sept heures, terme moyen (2), et bientôt il sera possible d'aller d'Ostende à Cologne en 12 heures. On pourra donc dès lors faire le parcours de Londres à Cologne en moins de vingt-quatre heures.

Comme plus tard l'on pourra, en partant de Cologne, arriver à Hambourg en 20 heures, à Berlin en 24 heures et à Vienne en 50 heures, les correspondances et les voyageurs venant de Londres pourront être rendus à Hambourg en 40 heures, à Berlin en deux jours et à Vienne en trois fois 24 heures.

Après cet exposé, il ne peut rester aucun doute sur la convenance de l'établissement d'un service régulier et quotidien de paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

La première question à résoudre pour régler l'organisation d'un semblable service, est celle de la route à préférer. Il s'agit donc de faire d'abord un choix entre les trois lignes parcourues par les paquebots existants.

Ligne à préférer pour le nouveau service.

(1) Le chemin de fer de Londres à Douvres est exploité depuis la fin de l'année 1841.

(2) La traversée d'Ostende à Douvres se fait maintenant avec les navires de nouvelle construction en cinq heures au plus.

La route d'Ostende à Douvres se fait en 6 ou 7 heures, celle d'Ostende à Londres en demande 12 à 14, et enfin il faut de 22 à 24 heures pour aller d'Anvers à Londres.

Il suffit de trois bateaux pour assurer un service quotidien entre Ostende et Douvres ; il en faudrait quatre pour la ligne d'Ostende à Londres et six pour parer à toutes les éventualités de celle d'Anvers à Londres.

On peut aborder à Douvres et à Ostende, de nuit comme de jour, tandis que la Tamise est fermée pendant la nuit et qu'il est dangereux de naviguer sur l'Escaut pendant l'obscurité.

Il est difficile de marcher avec rapidité sur la Tamise aux abords de Londres, à cause de la grande quantité de navires qui parcourent ce fleuve.

La route d'Ostende à Douvres présente plus de sécurité et une traversée de 6 heures a plus de chances de beau temps qu'un voyage de 14 ou de 24 heures ; aussi a-t-elle déjà été préférée pour le service de la poste.

Enfin, il est à remarquer que la plupart des voyageurs craignent les longues traversées, et que le trajet le plus court est toujours celui qu'ils choisissent. La ligne à préférer est donc évidemment celle d'Ostende à Douvres.

Organisation du
service

Ainsi que cela a déjà été dit, le service peut être assuré sur cette route au moyen de trois bateaux à vapeur.

Ces bâtiments devraient marcher avec une grande rapidité et avoir un tirant d'eau qui leur permette d'entrer dans le port à Ostende et à Douvres, deux heures avant ou deux heures après la marée haute.

Pour remplir ces conditions, ils devraient jaugeur 250 tonneaux au plus, être mus par une paire de machines ayant ensemble une force de 120 à 130 chevaux, et n'avoir que deux mètres et demi de tirant d'eau.

Ils ne serviraient qu'au transport des voyageurs et des correspondances, et ils partiraient alternativement chaque jour d'Ostende et de Douvres.

Les convois du chemin de fer seraient mis en relation avec leur départ et leur arrivée à Ostende.

On chercherait à faire établir sur la ligne de Douvres à Londres des convois présentant la même coïncidence, et, comme cette demande serait d'accord avec l'intérêt bien entendu de la compagnie qui exploitera cette ligne, il y a lieu de croire qu'elle serait accueillie⁽¹⁾.

Un bureau de poste organisé comme ceux qui circulent sur les chemins de fer serait établi à bord des paquebots, afin d'assurer la réexpédition des lettres, dans toutes les directions, immédiatement après le débarquement.

Il se trouverait à bord des agents de la douane, qui opéreraient, pendant la

(1) Le Gouvernement s'occupe de conventions à conclure, d'un côté, avec la compagnie du chemin de fer de Douvres et, de l'autre, avec la compagnie de bateaux à vapeur sur le Rhin, afin que le voyageur puisse prendre à Londres sa place pour Bâle, en passant par les villes de la Belgique et par Cologne.

traversée, la visite des bagages des voyageurs, qui, désirant ne pas s'arrêter à Ostende, en feraient la demande ⁽¹⁾.

Ces agents percevraient les droits de douane qui pourraient être dus en raison des objets compris parmi ces bagages, et ils viseraient les passe-ports réguliers, afin de permettre un débarquement immédiat.

Ce que l'on appelle *installation*, réunirait dans ces paquebots le luxe et le bon goût, afin d'assurer aux voyageurs un véritable confort. Un restaurateur établi à bord fournirait, au prix d'un tarif invariablement fixé, les comestibles et les boissons ordinairement demandés.

L'exemple du passé prouve que, jusqu'ici, aucune société n'est parvenue à établir un service journalier marchant d'une manière stable et régulière entre la Belgique et l'Angleterre, et les demandes adressées au Gouvernement au nom des propriétaires et armateurs des seuls navires belges qui opèrent périodiquement la traversée entre ces deux pays, portent à penser qu'une semblable entreprise n'aurait aucun succès. Il convient donc d'examiner et de mettre en parallèle le chiffre des dépenses à supporter par une compagnie, ainsi que celui des frais que le même service occasionnerait à l'État.

Les fonds de premier établissement étant constitués, les dépenses d'exploitation d'une entreprise de ce genre peuvent se répartir en quatre catégories, qui sont :

1° L'intérêt des fonds employés, l'amortissement, l'indemnité de moins-value et l'entretien du matériel;

2° Le traitement des équipages et les frais de commission aux agents de l'entreprise;

3° Les frais de combustible, huile, graisse, etc., etc.;

4° Les droits de mer, pilotage, fanaux, etc., ainsi que les frais généraux.

Il n'est pas parlé des assurances, parce que l'État s'assure lui-même et qu'une société peut se placer dans la même situation.

Les dépenses de la 1^{re} catégorie sont les mêmes dans les deux hypothèses, et il est inutile de s'y arrêter.

Il en est tout autrement de la deuxième; car la dépense du personnel, très considérable pour une compagnie, n'en est pas une pour l'État.

En effet, le corps de la marine, bien qu'employé sur les bâtiments que l'État envoie à la mer et sur ceux qui surveillent la quarantaine dans l'Escaut, pourrait, sans occasionner un surcroît de frais, fournir les équipages des trois bateaux à vapeur.

Le personnel peu nombreux que nécessitent de semblables navires n'affai-

(1) D'après l'esprit de la loi des douanes du 26 août 1822, et notamment d'après la combinaison des art. 4, 177, 190 et 195, les visites ne peuvent être faites que sur le territoire et au dedans d'une zone qui s'étend à 2,600 mètres des frontières vers l'intérieur; afin d'éviter toute contestation, la visite à bord ne sera faite qu'avec le consentement et à la demande des voyageurs, qui désireront éviter un séjour à Ostende; mais cette visite sera toute facultative.

blirait pas d'une manière sensible les autres services dont la marine est actuellement chargée.

D'un autre côté, le service des ingénieurs-mécaniciens, si important pour la sécurité des voyageurs, serait attribué aux ingénieurs du chemin de fer chargés de la surveillance de la ligne qui aboutit à Ostende. En outre, un officier de santé de la marine se trouverait à bord des bâtiments pendant les traversées, en sorte que les voyageurs y rencontreraient deux conditions de convenance et de sécurité, presque toujours négligées à bord des navires particuliers, où tout est sacrifié à l'économie.

Les agents du chemin de fer et de la poste à Ostende et à Douvres seraient chargés de la perception du prix des transports, et l'État éviterait par ce moyen les frais de commission, tenant lieu de frais d'administration.

La 3^e catégorie de dépenses qui comprend le combustible, est considérée comme la même dans les deux modes d'exploitation ; toutefois, il est à remarquer que le menu coak (1), qui ne peut pas être employé pour les locomotives, le serait facilement à bord des bateaux à vapeur et que l'on pourrait ainsi économiser au moins le quart de la dépense du combustible ; cependant, afin d'éviter toute observation, il n'a pas été tenu compte de cette différence.

Mais c'est surtout, quant à la 4^e catégorie de dépenses, que les avantages de l'exploitation par l'État, comparée à celle d'une compagnie, deviennent sensibles.

Les navires appartenant au Gouvernement, et ne transportant que des voyageurs, des correspondances et des matières d'or et d'argent, sont réputés bâtiments de guerre. Ils jouissent dans les ports des deux pays des immunités et privilèges attribués à ces bâtiments, et ils sont, en conséquence, exempts de la plupart des droits et frais auxquels sont assujettis les navires de commerce. Or, comme ces frais constituent à eux seuls une grande partie de la dépense totale, il est facile d'apprécier de quelle importance est une semblable économie.

Conformément à l'évaluation formant le n^o 2 des annexes, le prix d'un navire établi de manière à satisfaire à toutes les conditions du service projeté, serait de fr. 430,000. Mais, comme le Gouvernement a le droit de se faire livrer tout le matériel de leur armement au prix des contrats d'adjudication, passés avec le département de la marine, et la voilure et le grément pouvant être confectionnés par les marins de l'État, ce prix est réduit à fr. 400,000 pour chaque bateau, soit fr. 1,200,000 pour les trois.

D'après ces bases, les frais à supporter par l'entreprise, dans les deux hypothèses de l'exploitation par l'État ou bien par une société particulière, peuvent être résumés comparativement de la manière suivante (2) :

(1) On est obligé de vendre souvent aujourd'hui le menu coak à vil prix. Sur 5,000 hectolitres exposés dernièrement en vente à Gand, il n'en a été adjugé que 25 hectolitres, bien que le prix *minimum* ne fût fixé qu'à 50 centimes l'hectolitre.

(2) La soumission présentée maintenant pour la fourniture de bateaux établis de manière à

Première catégorie des dépenses.

	Exploitation par une société.	Exploitation par l'Etat.
1 ^o 5 p. % de capital pour intérêt ;		
2 ^o 5 p. % id. pour moins-value ;		
3 ^o 2 p. % id. pour amortissement supplémentaire ;		
4 ^o 5 p. % id. pour frais d'entretien.		
<u>Ensemble 17 p. % sur fr. 1,200,000, soit . . .</u>	fr. 204,000 00	204,000

Deuxième catégorie.

1 ^o Frais de personnel, avec vivres (<i>voir annexe n^o 3</i>) . . .	67,155 00	<i>Mémoire.</i>
2 ^o Commission ou frais d'administration à terre calculée à 2 p. % des produits (<i>voir ci-après</i>) . . .	5,500 00	<i>Mémoire.</i>

Troisième catégorie.

Prix du combustible, etc. (<i>voir annexe n^o 4</i>) . . .	99,645 00	99,645
--	-----------	--------

Quatrième catégorie.

Frais de pilotage, droits de tonnage, de fanaux, de ports, etc., etc. (<i>voir annexe n^o 5</i>) . . .	186,446 75	<i>Mémoire.</i>
Total . . .	<u>562,746 75</u>	<u>303,645</u>

satisfaisant à toutes les conditions de rapidité et de convenance énumérées par la commission, fixe le prix de construction à fr. 325,000 par bateau, ce qui fait pour les trois paquebots nécessaires pour le service de la ligne d'Ostende à Douvres fr. 975,000, soit un million en somme ronde.

La première catégorie de dépenses admises par la commission serait donc réduite déjà à fr. 170,000 (17 p. % sur fr. 1,000,000) en adoptant les bases qu'elle a déterminées; mais il est à remarquer que le Gouvernement peut se procurer le capital nécessaire à l'intérêt de 4 p. %.

Il suffit donc de compter pour la première catégorie de dépenses 16 p. % du capital, ce qui fait une somme de fr. 160,000.

Le trajet d'Ostende à Douvres étant accompli en cinq heures, la quantité de combustible nécessaire à l'approvisionnement annuel est de 2,190,000 kilog., qui, au prix actuel de fr. 28 par mille, absorberait une somme de fr. 61,320.

D'après ces modifications, les dépenses du service peuvent être évaluées de la manière suivante :

On voit donc que, si l'exploitation était possible par une société, le Gouvernement, placé dans les mêmes conditions, ferait un bénéfice de cent pour cent environ, résultant de la seule différence des frais.

Produits.

Afin de compléter l'appréciation de la situation où se trouverait cette exploitation, il faut évaluer en détail quel serait le chiffre probable des produits.

Le prix actuel du passage entre Ostende et Douvres est d'une livre sterling.

Ce prix peut être maintenu, parce qu'il est peu élevé, et que les navires pour lesquels il est exigé sont beaucoup moins convenables pour les voyageurs que ne le seraient les paquebots projetés

En admettant cette base et en établissant un calcul proportionnel avec les tarifs en vigueur sur les lignes exploitées entre la Belgique et l'Angleterre (*voir annexe n° 6*), voici quel devrait être le tarif du nouveau service (1) :

Première catégorie.

	Exploitation par une société.	Exploitation par l'État.
Intérêts	5 p. %	4 p. %
Moins-value.	5 id.	5 id.
Amortissement	2 id.	2 id.
Frais d'entretien	5 id.	5 id.
Ensemble	17 p. % sur un million 170,000 00	16 p. % sur un million. 160,000 00

Deuxième catégorie.

Personnel, etc.	72,655 00	<i>Mémoire.</i>
-------------------------	-----------	-----------------

Troisième catégorie.

Prix du combustible	61,320 00	61,320 00
-------------------------------	-----------	-----------

Quatrième catégorie.

Frais, etc.	186,446 75	<i>Mémoire.</i>
	490,421 75	221,320 00

(1) Il y a peu de temps encore la concurrence avait fait baisser de beaucoup le tarif des frais du passage entre la Belgique et l'Angleterre; le prix des places de la première classe était fixé, d'après des annonces publiées par les journaux, à dix schellings sur les paquebots

	Liv. sterl.	Fr.
Voyageurs	1 0 0	25 00
Domestiques avec leur maître	0 10 0	12 50
Voyageurs sur le pont.	0 5 0	6 25
Enfants au-dessous de 10 ans	0 10 0	12 50
Voiture à 4 roues	3 0 0	75 00
» à 2 roues	1 10 0	37 50
Chevaux	3 0 0	75 00
Chiens	0 5 0	6 25

Chaque voyageur aurait droit au transport gratuit de 25 kilog. de bagage. Tout excédant paierait 4 schellings ou fr. 5 par 100 kilog., calculés de 10 en 10 kilog.

Les groupes d'argent et les papiers de valeur paieraient 1 p. % jusqu'à 200 liv. sterl., calculés de 10 en 10 liv. sterl. ; $\frac{1}{2}$ p. % de 200 à 500 liv. sterl. ; $\frac{1}{4}$ p. % au-dessus de 500 liv. sterl.

Afin de favoriser l'exportation des chevaux indigènes, le prix du passage d'Ostende à Douvres serait réduit, pour les chevaux du pays, à 2 liv. sterl., soit fr. 50.

D'après le relevé du nombre de voyageurs qui ont fait la traversée entre la

naviguant entre Anvers et Londres, tandis que le prix actuel est de deux livres et deux schellings, ce qui fait plus de quatre fois davantage.

Les tarifs sont rétablis au taux indiqué par la commission, n° 6 des annexes ; mais si on les compare à ceux d'autres lignes, on doit reconnaître qu'ils sont assez élevés.

Le prix d'une place de première classe sur les paquebots naviguant entre Londres et Boulogne ou Calais, n'est que de 15 schellings.

Le prix des places de même rang sur les paquebots exploités par l'administration des postes de France sur la Méditerranée est coté à un franc par lieue.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 20 lieues, le prix de la place de première classe revient à fr. 1-25 par lieue lorsqu'il est fixé à fr. 25.

En ayant égard à ces antécédents, et en se tenant éloigné des extrêmes, on est amené à adopter les bases du tarif de l'administration des postes de France, en les modifiant d'après les exigences spéciales d'une traversée de 4 à 5 heures, et ces bases, calculées pour de grandes distances, sont d'autant plus modérées que leur application à un passage de 20 lieues constitue une réduction réelle, parce que le taux proportionnel des frais est plus élevé pour les petites traversées que pour les lignes étendues.

Le tarif proposé par la commission devrait donc être réduit ainsi qu'il suit :

	Livres sterlings	Francs
Voyageurs	» 16	20 00
Domestiques avec leur maître	» 8	10 00
Voyageurs sur le pont.	» 4	5 00
Enfants au-dessous de 10 ans	» 8	10 00
Voitures à quatre roues	3 00	75 00
Id. à deux roues	1 10	37 50
Chevaux.	2 00	50 00
Chiens	» 4	5 00

Belgique et l'Angleterre pendant les deux dernières années (*voir annexe n° 7*), il a été transporté, en 1840, 23,944 personnes en 778 voyages.

En supposant que, malgré tous les avantages que présentera la nouvelle exploitation, il n'y ait que 10.000 voyageurs transportés en 730 voyages, et en calculant proportionnellement à cette évaluation les autres sources de produit, on arrive aux résultats suivants :

	Liv. sterl.	Fr.
10,000 voyageurs à	1 0 0	250,000 00
1,000 id. à	0 10 0	12,500 00
100 id. à	0 5 0	625 00
100 voitures à 4 roues	3 0 0	7,500 00
50 id. à 2 roues	1 10 0	1,875 00
100 chevaux à	3 0 0	7,500 00
50 chiens à	0 5 0	312 50
10,000 kilog., excédant de bagage		500 00
Redevance de la poste		25,500 00
Total (1).		<u>306,312 50</u>

Si l'on compare cette somme à celle des frais, on voit qu'il faudrait, pour couvrir ceux à faire par une société particulière, lui accorder un subside qui devrait dépasser deux cent cinquante mille francs par an, tandis que l'État ferait, au contraire, un bénéfice.

Cette différence dans les frais est telle qu'aucune société n'est parvenue jusqu'à présent à établir un service quotidien; et continuer à abandonner l'exploitation d'un semblable service à des particuliers, ce serait renoncer à l'espoir de voir jamais s'établir entre l'Angleterre et la Belgique des relations journalières et à l'abri de toute perturbation.

Mais, indépendamment de la question d'argent, il existe encore beaucoup de motifs qui doivent engager le Gouvernement à ne pas admettre l'exploitation

(1) Quant au nombre de voyageurs, il faut tenir compte de l'influence que doit nécessairement exercer sur la ligne à desservir l'exploitation du chemin de fer de Londres à Douvres.

Des personnes très compétentes estiment que, par suite de cette circonstance favorable, l'établissement d'un service journalier bien organisé doublerait le nombre des voyageurs passant par Ostende, et ce qui a eu lieu à Boulogne démontre que cette opinion n'est pas exagérée. (*Voir l'extrait du Moniteur industriel, annexe litt. B.*)

Le nombre de passagers ayant traversé ce port, qui, en 1831, n'était que de 11,131, s'est élevé, pour 1843, à 56,868, par suite de l'ouverture du chemin de fer de Londres à Folkestone et de l'établissement d'un service journalier de paquebots rapides et commodes entre ce dernier port et Boulogne.

En 1843, les paquebots aboutissant à Ostende ont transporté 16,673 voyageurs en 687 voyages, ce qui fait de vingt-quatre à vingt-cinq personnes, terme moyen, par traversée. On peut donc compter avec certitude que l'on obtiendra, pour le nouveau service, vingt voyageurs au moins par voyage, ce qui fait, pour les 730 traversées, 14,600 personnes.

Cette évaluation est d'autant plus modérée que le service projeté sera la voie la plus sûre,

du service par une société, alors même qu'elle consentirait à s'en charger sans subside, ce qui est d'ailleurs impossible.

Il est fort difficile d'empêcher complètement, à bord des navires du commerce, la fraude faite par les matelots, et cette fraude peut entraîner en Angleterre la confiscation du navire.

Les pertes, les sinistres commerciaux, les faillites, sont autant de causes qui amèneraient la suspension d'un service fait par une société particulière.

Dans de semblables circonstances, la circulation des dépêches et des voyageurs serait entravée pendant longtemps, et le Gouvernement serait dans l'impossibilité d'assurer une correspondance régulière, tandis qu'en exploitant par lui-même il réunirait des garanties de sécurité que l'on ne peut obtenir par aucun autre mode d'organisation, quel qu'il soit. Il serait possible, en outre, d'offrir au public des facilités extrêmement agréables, si, adoptant l'ingénieux système des compagnies, qui ont établi des bateaux à vapeur sur

offrant le trajet de mer le plus court entre Ostende et Londres, et qu'un service régulier dont les départs ont lieu tous les jours, sans lacune, obtient toujours la préférence.

En appliquant les évaluations de la commission, modifiées d'après ces considérations, au nouveau tarif, on trouve que les produits du service seront comme suit :

NOMBRE.	CATÉGORIES.	PRIX DES PLACES.		TOTAUX EN FRANCS.
		EN LIVRES STERLINGS	EN FRANCS.	
13,500	Voyageurs (1 ^{re} classe)	» 16 0	20 00	270,000 00
1,000	Id. (2 ^o id.)	» 8 0	10 00	10,000 00
100	Id. (sur le pont)	» 4 0	5 00	500 00
150	Voitures à 4 roues.	3 0 0	75 00	11,250 00
75	Id. à 2 id.	1 10 0	37 50	2,812 50
150	Chevaux.	2 0 0	50 00	7,500 00
50	Chiens	» 4 0	5 00	250 00
15,000 kilog.	Bagages	4 sh. p. °/o k.	fr. 5 p. °/o k.	750 00
»	Redevance de la poste. . . .	»	»	60,000 ^(a) 00
TOTAL.				363,062 50

(a) L'office des postes britanniques a demandé une somme de 2,000 liv. st. par an, en sus de celle de 1,000 liv. st. payée jusqu'à présent, pour ajouter deux nouvelles communications, par semaine, aux quatre communications actuellement établies.

le Rhin, l'on admettait l'usage de cartes, valables pendant un mois, assurant, sans autre formalité, le trajet de Cologne à Londres, et devenant, en quelque sorte, un passe-port spécial qui donnerait au porteur l'accès des stations et de leurs ateliers, des édifices, des musées, et, en un mot, des établissements publics qui intéressent les voyageurs.

Enfin, le concours si utile et si efficace des administrations de la douane, de la poste, de la marine et du chemin de fer, deviendrait impossible à bord des navires de commerce, car il y aurait inconvenance à employer un grand nombre de fonctionnaires et d'agents du Gouvernement dans une exploitation faite au nom et au profit d'une société particulière; il serait difficile, d'ailleurs, de faire respecter la hiérarchie et la discipline par ces agents, qui seraient abandonnés à eux-mêmes, et de nombreux conflits ne tarderaient pas à venir entraver la bonne exécution du service.

Il est encore important de signaler les augmentations que la mise en activité des bateaux à vapeur projetés apporterait dans les recettes du chemin de fer et de la poste.

Quant au chemin de fer, indépendamment de l'accroissement dans le nombre de voyageurs que le désir de faire usage d'un moyen de communication aussi prompt qu'agréable, attirerait vers Ostende, l'établissement du nouveau service rendrait plus productive la ligne des Flandres qui l'est aujourd'hui le moins, et, en se bornant au petit nombre de voyageurs indiqué précédemment, on peut prévoir que l'augmentation dépasserait cent mille francs par an, puisqu'au lieu de huit lieues (par Anvers) ils en auraient trente à parcourir sur le rail-way.

Quant à ce qui concerne les postes, il résulte du tableau qui forme le n° 8 des annexes, que l'augmentation normale de recette qui a été la conséquence de la mise en activité de deux services de plus par semaine, a été d'environ fr. 47,500 par an; la création de trois services de plus par semaine amènerait donc, sans aucun doute, un accroissement plus considérable.

Si, d'un autre côté, l'on remarque que la marche des correspondances deviendrait journalière, et combien cette marche serait plus prompte que par toutes les autres voies, on sera convaincu que le transit de toutes les lettres qui sont échangées entre l'Allemagne et les pays d'outre-mer serait acquis à la Belgique.

Il est donc à présumer que l'augmentation des recettes réelles de la poste atteindrait aussi fr. 100,000 par an. En outre, la transmission des correspondances de l'Angleterre serait assurée même dans le cas où ce pays serait en guerre avec une autre puissance, et alors le transit prendrait un grand développement, ainsi que l'expérience l'a prouvé, au profit de la Prusse, lors de l'interruption de nos relations avec la Hollande.

En devenant une nouvelle branche de revenus pour l'État, le service dont on projette l'organisation contribuerait puissamment à multiplier les relations entre l'Angleterre et le continent par la Belgique, qui deviendrait, eu égard à sa neutralité, un intermédiaire en cas d'hostilités. Il donnerait également au chemin de fer lui-même une plus grande extension. Il assurerait en tout temps au pays des communications importantes pour le commerce et affranchirait

l'État d'un tribut payé jusqu'ici à l'étranger, en y substituant un mode d'exploitation lucratif et éminemment national.

Déterminée par ces considérations, la commission émet, à l'unanimité, l'avis qu'il est du plus haut intérêt, pour le Gouvernement, de s'occuper, sans le moindre retard, de la construction des bâtiments à vapeur, et, par suite, de l'organisation d'un service journalier, établi d'après les bases exposées précédemment, exploité pour le compte de l'État et formant le complément indispensable des chemins de fer de la Belgique.

Ainsi fait en séance, à Bruxelles, le 7 novembre 1841.

MASUI, *président.*

LAHURE,

VAN ALSTEYN,

BAREEL,

L. PLAISANT, *rapporteur.*

ANNEXE N° 1.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Considérant que les moyens de communication, actuellement existant entre la Belgique et l'Angleterre, ne répondent plus aux besoins du pays ;

Considérant que, dans l'intérêt du trésor de l'État aussi bien que du public, il importe d'étendre, autant que possible, la sphère d'action du chemin de fer, en créant des services de transport en relation directe avec cette entreprise nationale ;

Considérant qu'un service régulier de paquebots, qui relierait le chemin de fer belge aux rail-ways anglais, offrirait de grandes facilités pour le transport des correspondances et des voyageurs, et qu'il paraît pouvoir être établi avec avantage par le concours de la marine de l'État et des administrations du chemin de fer et des postes ;

Considérant que la douane pourrait, en raison de la spécialité de ce service, rendre plus prompt l'accomplissement des formalités requises pour l'exécution des lois, en ce qui concerne les bagages ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Il est institué une commission à l'effet de rechercher les moyens les plus convenables d'établir un service régulier et quotidien, pour le transport des dépêches et des voyageurs, entre la Belgique et l'Angleterre, ainsi que d'étudier toutes les questions qui se rattachent à la création d'un semblable service, dans ses rapports avec la marine de l'État, l'administration du chemin de fer, celle des postes et ce qui concerne l'exécution des lois de douane.

ART. 2. Sont nommés membres de cette commission :

MM. MASUI, *directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation*, président ;
VAN ALSTEYN, *inspecteur principal des contributions, cadastre, douanes et accises* ;
LAHURE, *chef de la division de la marine* ;
BAREEL, *chef de la division des postes, au ministère des travaux publics* ;
PLAISANT, *directeur du service des postes du chemin de fer*.

Elle désignera son secrétaire.

Bruxelles, le 19 octobre 1841.

L. DESMAISIÈRES.

Prix des appareils, machines à vapeur, pour la navigation maritime.

De 120 à 130 chevaux :

Une seule paire, par force de cheval	fr. 1,325
Deux paires du même modèle	1,275
Trois paires ou plus du même modèle	1,250
Des appareils de 160 chevaux (1)	1,350

Un bateau à vapeur de la force de 120 à 130 chevaux et de 250 à 275 tonneaux de jauge, avec coque en fer, complètement équipé et meublé pour un navire de passagers et de marchandises, prêt à prendre la mer, pourra coûter fr. 420,000 à 440,000 (2).

Liège, le 22 octobre 1841.

L. WILLMAR.

ANNEXE N^o 3.*Tableau du personnel formant l'équipage d'un bateau à vapeur, jaugeant 250 tonneaux et faisant le service entre la Belgique et l'Angleterre.*

1 capitaine	fr. 3,000	fr. 3,000
1 lieutenant	1,600	1,600
1 chef mécanicien	2,400	2,400
1 chauffeur	1,200	1,200
1 maître d'équipage	1,000	1,000
5 matelots	540	2,700
2 mousses	240	480
1 maître d'hôtel	1,000	1,000
1 cuisinier	1,000	1,000
2 domestiques	600	1,200
1 femme de chambre (épouse légitime d'un des marins de l'équipage), à	600	600
17 personnes	fr. 16,180	
Plus, un franc par jour et par personne pour nourriture		6,205
Coût du personnel avec vivres, par bateau		22,385
Pour trois bateaux		67,155

(1) Mêmes modèles que ceux du bateau *le Tage*, qui est le plus rapide des bateaux de la marine marchande française. Il fait le service entre le Havre et St-Petersbourg.

(2) Voir la note 2, pag. 22.

ANNEXE N^o 4.*État d'évaluation des dépenses de combustible pour un bateau à vapeur, faisant le service entre Ostende et Douvres.*

Douvres est dans l'ouest 5° 30' sud d'Ostende à la distance de 61 milles de mer anglais, ou 20 ¹/₃ lieues de 20 au degré; cette distance peut être parcourue en sept heures, terme moyen.

D'après la proportion généralement admise de l'emploi de 5 kilog. de charbon par heure et par cheval de force, la consommation sera pour 130 chevaux employés pendant quatorze heures chaque jour.

Par heure kilog.	650
Par jour	9,100
Et par an	3,321,500

En calculant le prix du charbon à fr. 30 par ^{oo}/_{oo}, la dépense totale annuelle sera de fr. 99,645 (1).

(1) Le trajet étant accompli en cinq heures et les navires devant être mus par des machines de 120 chevaux, la consommation doit être calculée comme suit :

Par heure..... kilog.	600
Par jour.....	6,000
Par an.....	2,190,000

qui, au prix de fr. 28 par 1,000 kilog., prix actuel, absorberaient une somme de fr. 61,320.

Tableau des frais de pilotage, droits de fauaur, de douane, etc., à supporter par un bateau à vapeur naviguant tous les jours entre Ostende et Douvres.

	Par voyage.
1° Frais de pilotage en Belgique fr.	68 78
» retour	68 78
» en Angleterre, aller et retour.	200 00
2° Droits de fauaux en Belgique	33 75
» en Angleterre	55 00
(Northen south foreland).	
3° Bailli maritime à Ostende	21 16
4° Aux employés de la douane en Angleterre	25 00
5° Droits de port à Douvres	37 50
Total par voyage	<u>509 97</u>
Par an pour 365 voyages fr.	<u>186,139 05</u>
6° Droits de tonnage en Belgique 45 cents par tonneau payés deux fois par an sur 130 tonneaux environ	252 60
7° Au consul belge, à Douvres, par an	55 00
Total fr.	<u><u>186,446 65</u></u>

N. B. Ces frais ont été calculés d'après ceux supportés par les bateaux à vapeur d'Anvers; ils ne sont pas sensiblement modifiés par le changement du point de débarquement.

ANNEXE N° 6.

Tableau comparatif des tarifs des services des paquebots entre la Belgique et l'Angleterre.

TARIFS ACTUELS.			TARIF PROPOSÉ.
D'ANVERS A LONDRES, 80 LIEUES.	D'OSTENDE A LONDRES, 40 LIEUES.	D'OSTENDE A DOUVRES, 20 $\frac{1}{3}$ LIEUES.	D'OSTENDE A DOUVRES, 20 $\frac{1}{3}$ LIEUES.
L. S. P.	L. S. P.	L. S. P.	L. S. P.
Passagers 1 ^{re} cham- bre..... 2 2 •	1 ^{re} chambre 1 10 •	1 ^{re} chambre... 1 • •	Passagers..... 1 • •
2 ^o id. 1 12 6	2 ^o id. 1 05 •	2 ^o id. 10 •	»
Enfants au-dessous de 10 ans..... moit.prix.	Enfants au-dessous de 10 ans..... moit.prix.	»	Enfants au-dessous de 10 ans..... 10 •
»	»	»	Passagers sur le pont • 5 •
»	»	»	Domestiq. avec leur maitre..... • 10 •
Voiture à 4 roues.. 6 • •	Voiture à 4 roues.. 4 04 •	»	Voiture à 4 roues .. 3 • •
Id. à 2 id. .. 3 • •	Id. à 2 id. .. 2 02 •	»	Id. à 2 id. .. 1 10 •
Chevaux..... 6 • •	Chevaux..... 4 04 •	»	Chevaux..... 3 • •
Chiens..... • 10 •	Chiens..... • 5 •	»	Chiens..... • 5 •

Relevé du nombre des traversées faites par les bateaux à vapeur faisant le service entre la Belgique et l'Angleterre, ainsi que du nombre de voyageurs.

LIGNES SUIVIES.	1839.		1840.	
	NOMBRE DE		NOMBRE DE	
	VOYAGES.	PASSAGERS.	VOYAGES.	PASSAGERS.
<i>De Belgique en Angleterre.</i>				
D'Ostende à Douvres.	209	1,209	208	1,521
D'Ostende à Londres.	88	3,473	82	5,041
D'Anvers à Londres.	108	4,500	100	4,800
Total.	405	9,182	390	11,362
<i>D'Angleterre en Belgique.</i>				
De Douvres à Ostende	208	1,472	208	1,446
De Londres à Ostende	86	3,898	81	5,686
De Londres à Anvers	106	5,096	99	5,450
Total.	400	10,466	388	12,582
Total général.	805	19,648	778	23,944

ANNEXE N° 8.

Produit général de la correspondance anglaise, pendant les années 1831, 1832, 1833, 1834, 1836, 1837, 1838 et 1839.

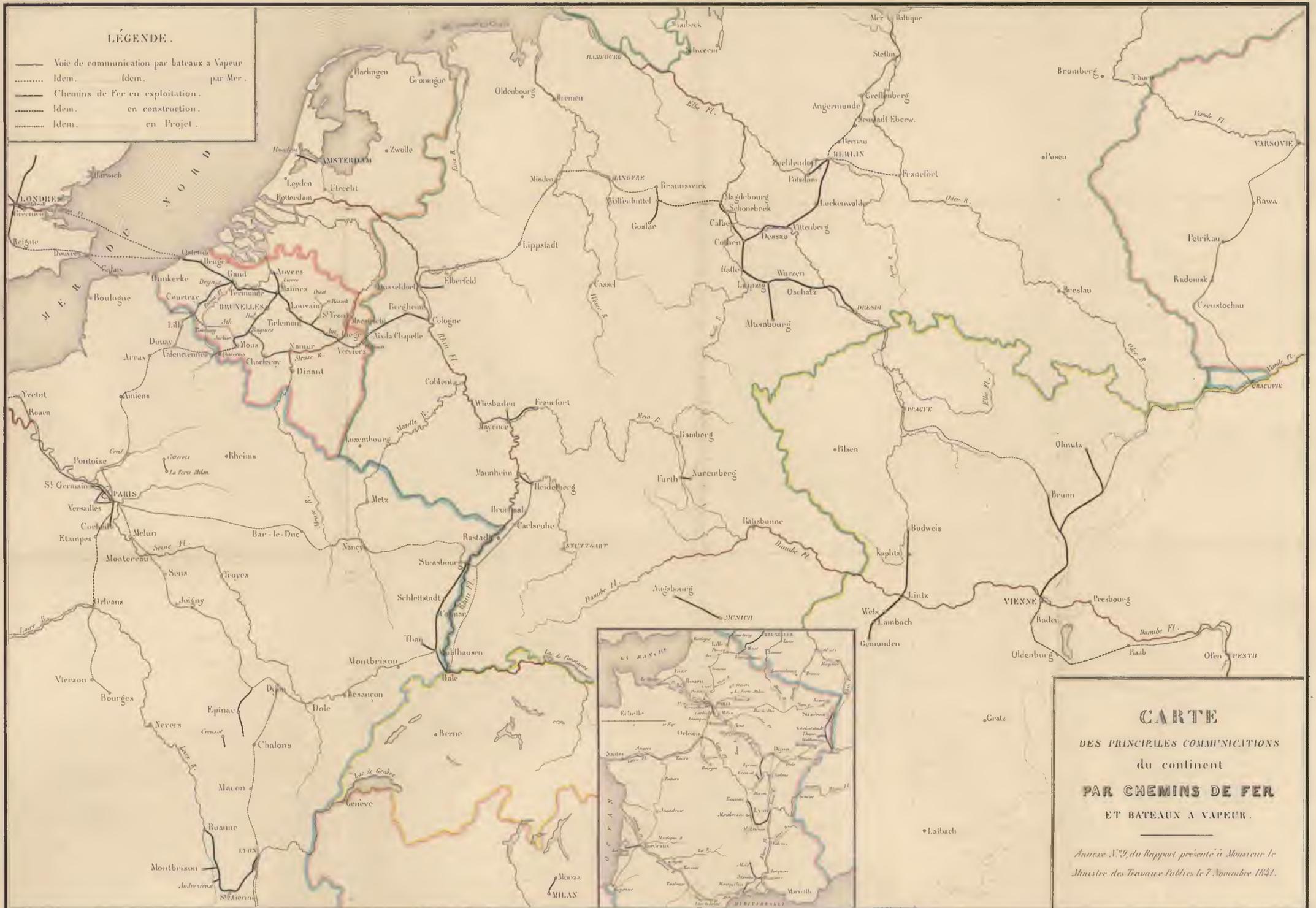
DEUX EXPÉDITIONS ET RÉCEPTIONS PAR SEMAINE.						QUATRE EXPÉDITIONS ET RÉCEPTIONS PAR SEMAINE.					
EXERCICES.	CORRESPONDANCE POUR L'ANGLETERRE.		CORRESPONDANCE DE L'ANGLETERRE.		TOTAL.	EXERCICES.	CORRESPONDANCE POUR L'ANGLETERRE.		CORRESPONDANCE DE L'ANGLETERRE.		TOTAL.
	INTÉRIEUR.	TRANSIT.	INTÉRIEUR.	TRANSIT.			INTÉRIEUR.	TRANSIT.	INTÉRIEUR.	TRANSIT.	
1831	46,310	1,324	51,310	2,989	101,933	1836	61,711	8,997	72,129	15,627	158,464
1832	48,070	3,768	57,168	8,125	117,131	1837	63,845	7,939	74,933	18,842	165,559
1833	55,020	3,360	62,542	5,196	126,118	1838	63,245	8,447	76,447	19,683	167,822
1834	54,040	3,412	60,610	6,446	124,508	1839	63,968	9,118	75,764	18,645	167,495
	203,440	11,864	231,630	22,756	469,690		252,769	34,501	299,273	72,797	659,340

RÉCAPITULATION COMPARATIVE.

Montant des années 1831, 1832, 1833, 1834.	fr. 469,690 00
Id. 1836, 1837, 1838, 1839.	659,340 00
Augmentation pendant les quatre dernières années	189,650 00
Id. par année commune	fr. 47,412 50

LÉGENDE.

- Voie de communication par bateaux a Vapeur
- Idem. Idem. par Mer.
- Chemins de Fer en exploitation.
- Idem. en construction.
- Idem. en Projet.



CARTE
 DES PRINCIPALES COMMUNICATIONS
 du continent
PAR CHEMINS DE FER
 ET BATEAUX A VAPEUR.

*Annexe N°9, du Rapport présenté à Monsieur le
 Ministre des Travaux Publics le 7 Novembre 1841.*

37

Litt. B.*Statistique comparée des ports de Boulogne et Calais en 1843.*(Extrait du *Moniteur industriel*, du 18 janvier 1844.)

Il résulte d'un tableau publié le 30 janvier 1843 :

1° Que le passage entre la France et l'Angleterre, et *vice versa*, par Boulogne, s'était élevé de 1831 à 1842 inclusivement de . . . 11,131 voyageurs à 48,254 tandis qu'à Calais il était descendu, pendant la même période, de . . . 38,596 " à 20,728

2° Que, pendant le même laps de temps, les droits de douane avaient été portés à Boulogne de . . . fr. 261,787-94 à fr. 2,190,239-38 et à Calais de . . . 1,183,043-09 à 1,540,300-95

Cette supériorité s'est soutenue avec avantage pendant l'année 1843. Le passage a présenté, pour Boulogne, un total de 56,868 voyageurs et à Calais de 19,079. Boulogne a donc gagné sur l'année précédente 8,614 passagers et Calais en a perdu 1,649; de sorte que la différence, en faveur de Boulogne, est de 37,789, tandis qu'en 1842, elle n'était que de 27,526; c'est-à-dire que Boulogne, qui entrait, en 1842, dans le chiffre total pour 69 p. %, y figure, en 1843, pour 74 p. %.

L'ouverture d'un chemin de fer de Londres à Folkestone et l'établissement d'une station de paquebots à vapeur de Folkestone à Boulogne, qui a eu lieu le 1^{er} août dernier, ont puissamment contribué à amener ce résultat, ainsi que cela a, d'ailleurs, été prouvé par un tableau publié le 18 novembre 1843. En effet, pendant les sept premiers mois de l'année qui vient de finir, Boulogne avait eu 69 p. % du passage, tandis que pendant les cinq derniers mois ce chiffre s'est élevé à 78 p. %.

Cette dernière période a fourni à Boulogne 33,768 passagers qui se répartissent ainsi qu'il suit :

Station de Folkestone.	17,699 passagers.
» de Londres	8,269 "
» de Douvres	6,376 "
» de Ramsgate	1,424 "
Total égal	<u>33,768</u> "

D'où il résulte que, dès son ouverture, la station de Folkestone s'est emparée du premier rang et a fourni 52 p. % du passage total pour Boulogne. *A elle seule elle dépasse Calais tout entier de 92 p. %.*

En 1842, le passage par les ports de Boulogne, Calais, Dieppe et le Havre, les seuls qui aient des communications réglées avec l'Angleterre, a offert les résultats suivants :

Calais	20,728	passagers.	} Total, 95,652 voyageurs.
Dieppe	3,199	"	
Le Havre	23,471	"	
Ensemble	47,398	"	
Boulogne	<u>48,254</u>	ou 50 ⁴ / ₁₀₀ p. % du passage total.	
En 1843 Calais a eu	19,079	passagers.	} Total, 104,958 voyageurs.
Dieppe	5,631	"	
Le Havre	21,380	"	
Ensemble	46,090	"	
Boulogne	<u>58,868</u>	ou 55 ⁷ / ₁₀₀ p. % du passage total.	

Un fait digne de remarque c'est que, pendant que la station de Folkestone s'emparait de 55⁴/₁₀₀ p. % du passage par Boulogne, la station de Douvres gagnait 2⁰/₁₀₀ p. % et celle de Londres perdait 45¹/₁₀₀ p. %. Cela prouve que les courtes traversées par mer sont de jour en jour mieux appréciées.

La recette des douanes a faibli en 1843, tant à Boulogne qu'à Calais, par des causes communes aux deux villes, au nombre desquelles il faut ranger l'ordonnance sur les toiles et fils de lin.

Boulogne a produit au trésor pendant l'année dernière	fr. 1,935,254 81
Calais	1,264,351 83
Différence en faveur de Boulogne	<u>fr. 670,902 98</u>

ou 53 p. %. — En 1842, la différence n'était que de 42 p. %.

Fait en l'Hôtel-de-Ville, le 9 janvier 1844.

Le maire de Boulogne,

A. ADAM.

Litt. C.

Etablissement de services de messageries pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises.

L'ensemble d'un service de messageries comprend en général trois parties distinctes, qui sont :

- 1^o Le matériel ;
- 2^o La conduite ou le relayage ;
- 3^o La direction et le personnel.

§ 1^{er}. — Matériel.

Les voitures seront fournies par un entrepreneur, conformément aux conditions d'un cahier des charges.

Elles seront construites d'après un modèle conforme et contiendront de 8 à 16 places, selon l'importance des routes.

Elles seront entretenues en bon état, de manière à garantir la sûreté des voyageurs.

Le prix payé à l'entrepreneur et qui représente la location et l'entretien sera calculé par kilomètre parcouru.

Il peut être évalué de 6 à 8 centimes par kilomètre, c'est-à-dire 30 à 40 centimes par lieue parcourue.

L'entrepreneur doit entretenir pour ce prix le matériel complet, comprenant tous les objets de rechange nécessaires pour assurer le service.

§ 2. — Du relayage.

La conduite des voitures sera confiée aux maîtres de poste, dont les obligations seront déterminées, quant à cet objet spécial, par un règlement arrêté par l'administration.

Les voitures à 8 ou 10 places seront attelées de 2 chevaux ; celles de 16 places de 3 chevaux.

Elles seront conduites par un postillon placé sur un siège.

Les voitures devront parcourir deux lieues à l'heure au moins, ou un kilomètre en 6 minutes, non compris *le temps* accordé pour les haltes.

§ 3. — Direction et personnel.

La direction du service de messageries doit être confiée aux employés de la poste aux lettres.

Les fonctions qu'ils remplissent ainsi que la répartition du personnel ont une

analogie complète avec ce qui existe dans les services de messageries bien organisés.

Le personnel attaché à ces services comprend ordinairement cinq classes de fonctionnaires, qui sont :

- 1° Inspecteur ;
- 2° Directeur ;
- 3° Contrôleur ;
- 4° Conducteur ;
- 5° Facteur.

L'inspecteur dirige et surveille le service.

Un inspecteur de l'administration des postes surveillera à la fois la poste aux chevaux et les messageries.

Les directeurs sont les chefs des bureaux établis dans les villes. Leurs fonctions seraient confiées aux percepteurs des postes.

Le contrôle des recettes serait opéré par les fonctionnaires chargés du même service dans les perceptions de poste.

Les conducteurs pourraient, par analogie avec le chemin de fer, être appelés gardes.

Ces agents sont les seuls dont l'adjonction au personnel actuel des postes soit nécessaire pour l'établissement de services de messageries, et cela en raison du défaut de courriers.

Les facteurs de messageries ayant à satisfaire aux mêmes obligations que les facteurs de la poste, il sera possible, dans beaucoup de localités, de charger les derniers de la remise des marchandises.

En résumé, la plupart des services de messageries à créer pourront être établis sans augmenter beaucoup le personnel de la poste aux lettres ; mais il serait juste d'indemniser les employés dont le travail s'accroîtra, et le mode le plus équitable serait peut-être de leur accorder une remise sur les recettes.

Les bureaux seraient placés, selon les localités, aux stations ou bien dans les villes où il n'y a pas de station, dans la même maison que les perceptions de poste.

Les bureaux secondaires où les messageries ne font que passer seront toujours les mêmes que les bureaux de poste.

§ 4. — *Tarifs.*

L'une des questions les plus importantes qui s'élèvent lors de l'établissement d'un service de messageries est celle des tarifs.

Les prix sont ordinairement en relation directe avec la vitesse et avec les avantages offerts aux voyageurs.

Il conviendrait de suivre, à cet égard, les principes généraux adoptés pour le chemin de fer, et de n'accorder le transport de bagages en franchise que dans les limites déterminées pour le rail-way.

Quant au transport des marchandises, on calcule assez ordinairement que le prix du transport de 100 kilog. est semblable à celui moyen d'une place de voyageur.

Afin de faciliter la discussion de tous les points qui se rapportent aux tarifs, il a paru utile de constater l'état respectif des services de transport de voyageurs dans les divers pays de l'Europe.

L'exposé suivant est un tableau fidèle de l'état actuel des moyens de transport qui y sont en usage quant à la vitesse et au prix des places.

France.

En France, les messageries font 2 à 2 $\frac{1}{2}$ lieues par heure. Le prix moyen est de 45 centimes par lieue et la lieue est de 4,444 mèl.

Les malles-postes parcourent une poste en 34 à 40 minutes. Le prix est de fr 1 $\frac{1}{2}$ par poste ; la poste a 8.000 mèl., terme moyen.

Prusse.

En Prusse il y a également deux espèces de voitures, qui toutes deux cependant transportent à la fois des voyageurs, des lettres et des marchandises.

Les *Schnellpost* parcourent un mille en 47 à 50 minutes; le prix par personne est 9 à 10 gros d'argent par mille.

Les *Fuhrpost* emploient 60 à 80 minutes à franchir un mille; le prix des places est de 6 à 8 $\frac{1}{2}$ gros d'argent par mille.

Autriche.

Il existe en Autriche 2 espèces de *Eilwagen*, des malles-postes et des diligences (*Postwagen*).

Les *Briefpost-Eilwagen* et les *Personen-Eilwagen* transportent à la fois des lettres et des voyageurs. On ne peut prendre que fort peu de bagages dans celles de ces voitures principalement destinées à la poste. Elles emploient 50 minutes à parcourir un mille. Le prix des places est de 26 à 30 kreutzers par mille.

Les malles-postes contiennent moins de voyageurs et marchent plus lentement; elles parcourent un mille par heure; le prix des places est de 16 à 20 kreutzers par mille.

Les diligences sont établies sur les routes trop peu importantes pour être parcourues par les *Eilwagen*; elles ne contiennent que 4 à 6 voyageurs.

Le prix des places est également de 16 à 20 kreutzers par mille, et la marche n'est que de un mille en cinq quarts d'heure.

Russie.

Les voitures publiques sont appelées en Russie du nom de diligences; elles contiennent de 8 à 10 places, réparties en trois classes. Elles parcourent une werste en 9 à 10 minutes; le prix des places est respectivement de 15, 10 et 8 kopeks assignat de banque par werste.

Espagne.

Il existe en Espagne des messageries appelées *Reales diligencias*. Ces voitures contiennent des places de quatre classes différentes.

Le prix de ces places est respectivement de 6, 5, 4 et $3\frac{1}{2}$ réaux de veillon par lieue *espagnole*.

Ces voitures ne marchent pas la nuit et elles ne font, terme moyen, qu'une lieue en une heure et dix minutes.

Angleterre.

Les voitures publiques anglaises sont nommées *Stage coach*.

Elles franchissent de 9 à 10 milles en une heure. Le prix moyen des places est, à l'intérieur, où il ne s'en trouve que quatre, de 6 pence, et à l'extérieur de 4 pence par mille.

Hollande.

Les diligences hollandaises parcourent généralement une lieue de 20 au degré en 35 à 40 minutes. Le prix moyen des places est de 30 cents par lieue.

Belgique.

Les voitures exploitées par les particuliers ne marchent en Belgique qu'à raison d'une lieue en 35 à 45 minutes. Le prix des places varie entre 40 à 50 centimes par lieue de 5,000 mètres.

Afin d'établir une comparaison entre tous ces divers moyens de transports, leur marche et le prix des places ont été résumés dans le tableau suivant, en rapportant toutes les indications à une même base, pour laquelle on a pris la lieue métrique ou de 5,000 mètres.

Comparaison des services de transport de voyageurs dans les divers pays de l'Europe.

PAYS.	NATURE DES SERVICES.	TEMPS	PRIX	Observations.
		employé au parcours D'UNE LIEUE DE 5,000 MÈTRES.	d'une place de voyageur PAR LIEUE DE 5,000 MÈTRES.	
		Minutes.	Centimos.	
FRANCE	{ Diligences	28 à 34	50	
		{ Malles-postes.	94	
PRUSSE	{ Schnellpost	30 à 35	75 à 85	
		{ Fahrpost	50 à 72	
AUTRICHE	{ Eilwagen	34 à 35	75 à 85	
		{ Malles-postes.	40 à 55	
	{ Diligences	50	40 à 55	
RUSSIE	Diligences	42 à 47	80 54 43	
ESPAGNE	Diligences	55	1.75 à 1.25	
ANGLETERRE	Stage-Coach	18 à 21	1.25 à 2.00	
HOLLANDE	Diligences	30 à 36	56	
BELGIQUE	Diligences	35 à 45	40 à 50	
		Service nouveau	30 à 35	40

On peut donc, en tenant compte des habitudes du pays et de ce qui y existe, fixer le prix des places dans les voitures à établir, à 40 centimes par lieue, terme moyen, ce qui est le taux le moins élevé. D'un autre côté, comme ces voitures parcourront un myriamètre par heure, leur marche sera la plus accélérée, à l'exception de celle des malles-postes françaises et des voitures anglaises, dans lesquelles le prix des places est deux à trois fois plus élevé.

En faisant, d'après les données qui viennent d'être exposées, l'évaluation des recettes et des dépenses des services à créer, on arrive aux résultats suivants, calculés également par lieue de 5,000 mètres.

Recettes.

5 voyageurs à 40 centimes	fr.	2 00
Transport des dépêches		» 50
Transport de marchandises		2 40
Total		<u>4 90</u>

Dépenses.

Location de la voiture.	fr.	» 40
Relayage.		2 00
Conducteur		» 30
Barrières		» 30
Faux frais et administration, 10 p. %.		« 30
Total.		<u>3 30</u>

Le bénéfice sur lequel on peut compter avec certitude, s'élèverait donc à fr. 1-60 par lieue.

Litt. D.*Tableau des recettes et dépenses du fonds spécial à créer, pour une année d'exploitation complète.*

Dépenses.	Recettes.
Bateaux à vapeur. fr. 221,320	Bateaux à vapeur ⁽¹⁾ . . . fr. 363,062 50
Messageries 360,000	Messageries 530,000 00
Relais 250,000	Droit de 25 centimes. . . . 200,000 00
Frais de 1 ^{er} établissement et administration générale. 50,000	Recettes . . fr. 1,093,062 50
Fr. 881,320	Dépenses. . . . 881,320 00
	Excédant ⁽¹⁾ . . . fr. 211,742 50

*Tableau des recettes et dépenses du fonds spécial à créer, pour le quatrième trimestre 1844.*

Dépenses.	Recettes.
Bateaux à vapeur. fr. "	Bateaux à vapeur. fr. "
Messageries 62,500	Les messageries ne rapporteraient dans le principe qu'une somme égale à la dépense, soit 62,500
Subvention pour les relais. . . . 62,500	Droit de 25 centimes ⁽²⁾ 50,000
Frais de 1 ^{er} établissement et administration générale, etc. 12,500	Fr. 112,500
Dépenses. fr. 137,500	
Recettes 112,500	
Déficit ⁽²⁾ fr. 25,000	

(¹) Non compris la somme qui nous serait éventuellement payée par l'Angleterre dans le cas où nous transporterions ses dépêches.

(²) Il est probable que, pendant le dernier trimestre de 1844, le produit du droit de 25 centimes excèdera la somme de fr. 50,000. On pourrait donc espérer de faire balancer, à peu près, les recettes et les dépenses. Du reste, s'il y avait déficit pendant la première année, l'organisation des relais ne se ferait que successivement et dans les limites des produits du fonds spécial.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pag.
Exposé des motifs	1
Projet de loi	11

ANNEXES.

<i>Litt. A.</i> — Rapport de la commission instituée par arrêté de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 19 octobre 1841, à l'effet de rechercher les moyens les plus convenables d'établir un service régulier de bateaux à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.	17
ANNEXE n° 1. — Arrêté ministériel du 19 octobre 1843, instituant cette commission.	30
n° 2. — Prix des appareils, machines à vapeur, pour la navigation maritime.	31
n° 3. — Tableau du personnel formant l'équipage d'un bateau à vapeur, jaugeant 250 tonneaux et faisant le service entre la Belgique et l'Angleterre.	46
n° 4. — État d'évaluation des dépenses de combustible pour un bateau à vapeur, faisant le service entre Ostende et Douvres.	32
n° 5. — Tableau des frais de pilotage, droits de fanaux, de douane, etc., à supporter par un bateau à vapeur naviguant tous les jours entre Ostende et Douvres.	33
n° 6. — Tableau comparatif des tarifs des services des paquebots entre la Belgique et l'Angleterre.	34
n° 7. — Relevé du nombre des traversées faites par les bateaux à vapeur faisant le service entre la Belgique et l'Angleterre, ainsi que du nombre de voyageurs.	35
n° 8. — Produit général de la correspondance anglaise, pendant les années 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838 et 1839.	36
n° 9. — Carte des principales communications du continent par chemins de fer et bateaux à vapeur.	37
<i>Litt. B.</i> — Statistique comparée des ports de Boulogne et Calais en 1843	38
<i>Litt. C.</i> — Établissement de services de messageries pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises	40
<i>Litt. D.</i> — Tableau des recettes et dépenses du fonds spécial à créer, pour une année d'exploitation complète	45
Tableau des recettes et dépenses du fonds spécial à créer, pour le 4 ^e trimestre.	46
