

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MARS 1845.

RAPPORT

Présenté par M. LESOINNE, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux et des services de transport en dehors du chemin de fer ⁽²⁾.

MESSIEURS,

La commission spéciale à laquelle vous avez renvoyé le projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux et des services de transports en dehors du chemin de fer m'a chargé de vous présenter son rapport.

Déjà cette commission avait été chargée de l'examen d'un projet de loi ayant un but analogue, présenté le 18 mars 1843, et dont l'honorable M. Liedts avait déposé le rapport le 6 avril suivant ⁽³⁾.

Les causes qui ont déterminé le Gouvernement à vous soumettre un nouveau projet sont expliquées dans l'exposé des motifs qui accompagne ce projet de loi.

Les nouvelles propositions soumises à vos délibérations ont pour but d'autoriser le Gouvernement à régulariser les moyens de transport en dehors du

⁽¹⁾ La commission est composée de MM. D'HOFFSCHMIDT, *président*, DAVID, ELOI DE BURDINNE DOLLEZ, B. DU BUS, HUVENERS, et LESOINNE, *rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n° 393 (session de 1843-1844).

⁽³⁾ N° 162 et 227 des pièces imprimées pendant la session de 1842-1843.

chemin de fer, en créant ou en améliorant les services en rapport avec le railway, et en réorganisant la poste aux chevaux de manière à rendre cette institution plus généralement utile qu'elle ne l'a été jusqu'à présent.

Toutes les dispositions du projet qui, au premier aspect, semblent assez disparates, sont ainsi reliées par l'identité du but vers lequel elles concourent.

On se plaint généralement de ce que les moyens publics de transport pour les voyageurs et les marchandises sur les routes ordinaires disparaissent successivement, ou deviennent de plus en plus défectueux. Les localités qui ne touchent pas aux chemins de fer sont privées des avantages qu'elles possédaient naguère, et le chemin de fer lui-même ne transporte ni tous les voyageurs, ni surtout toutes les marchandises qui viendraient à lui, si les communications avec les stations étaient plus faciles et plus étendues.

Il est donc urgent de changer cet état de choses préjudiciable à tous les intérêts.

Aussi l'opportunité et l'utilité du projet de loi, pris dans son ensemble, n'ont-elles pas été contestées. Les objections ne se sont produites que lors de l'examen des dispositions spéciales, et elles ont donné lieu à des explications nouvelles que l'on trouvera annexées à la suite de ce rapport. Je me bornerai à exposer ces objections dans l'ordre suivi pour ce projet lui-même.

Le point où le vaste réseau de chemins de fer qui couvre l'Angleterre se rapproche le plus du continent, est Douvres : d'un autre côté, Ostende est le point le plus convenable pour former la communication entre ce réseau et les nombreux railways qui bientôt sillonneront toute l'Europe centrale ; il est donc probable qu'il s'établira un grand mouvement de voyageurs entre ces deux villes, aussitôt qu'elles seront mises en communication par un service régulier de paquebots offrant toutes les garanties désirables.

L'art. 1^{er} du projet charge le Gouvernement de la création de ce service.

Des calculs fort modérés et dont les faits accomplis en 1844 ont démontré la justesse prouvent que, tout en formant un affluent productif pour le chemin de fer belge, l'opération sera fructueuse par elle-même et donnera des bénéfices directs. Les avantages de l'exploitation de ce service par l'État sont clairement démontrés dans l'annexe *litt.* A du projet, ainsi que les obstacles que rencontrerait l'industrie particulière dans cette opération. Par ces motifs l'art. 1^{er} a été adopté par la majorité de la commission ; elle a approuvé l'intention du Gouvernement de faire faire ce service par les marins de l'État, en stipulant toutefois que cette mesure n'entraînera pas une augmentation de personnel dans la marine.

Par l'art. 2, le Gouvernement demande l'autorisation de réorganiser les messageries dans tout le pays, en établissant des services nouveaux là où il le jugerait nécessaire ou bien en allouant des subsides à ceux dont il voudrait assurer le maintien.

La création des chemins de fer a désorganisé la plupart des services de mes-

sageries sur les grandes routes de la Belgique ; il en est résulté que beaucoup de localités dans le royaume, qui n'étaient pas favorisées par le passage du railway, se sont trouvées successivement privées de moyens de transport. Jusqu'à présent l'industrie privée n'a pas cru ou n'a pas voulu y pourvoir et ces localités réclament aujourd'hui l'intervention du Gouvernement pour qu'il rétablisse les moyens de communication qu'elles ont perdues.

D'un autre côté, l'exploitation du chemin de fer lui-même impose au Gouvernement des obligations spéciales et nombreuses parmi lesquelles, celle de faire fructifier une entreprise qui a absorbé des capitaux considérables, n'est pas la moins importante. Mais pour remplir cette obligation, l'administration doit avoir la faculté d'établir les correspondances qui seules peuvent faire prospérer l'opération dont la direction lui est confiée.

On ne peut donc refuser d'une manière absolue l'autorisation demandée par le Gouvernement, mais on ne peut non plus menacer toutes les messageries qui marchent encore, d'une concurrence qui les anéantirait dans un avenir plus ou moins éloigné. Car, si pour réaliser un progrès important on peut quelquefois exiger le sacrifice des intérêts privés, il faut bien se garder de leur porter atteinte sans une impérieuse nécessité.

La commission a jugé que la faculté d'exploiter des services de transport devait être donnée au Gouvernement, mais dans la limite seulement des intérêts généraux, et qu'il fallait renfermer cette faculté dans de justes bornes, en posant des limites sévères aux tendances, toujours envahissantes, des administrations spéciales.

Dans ce but elle propose à l'art. 2 un amendement en vertu duquel le Gouvernement ne pourra établir que les services en relation directe avec le chemin de fer.

Quelques chiffres démontreront la portée et l'importance de cette restriction : sur les 418 voitures publiques qui sont exploitées en Belgique, 77 seulement correspondent avec le chemin de fer : c'est moins d'un cinquième.

Il n'existe ainsi qu'un service, à très peu de choses près, par station, tandis qu'il passe à chacune d'elles, six convois, terme moyen, par jour. Les correspondances ne sont donc assurées que d'une manière insuffisante.

La législature pourra d'ailleurs toujours restreindre l'exploitation concédée à l'État, en diminuant le chiffre de l'allocation qui lui sera destinée, et qui sera non-seulement portée au budget, mais dont il devra en outre être rendu annuellement compte d'une manière spéciale.

Cependant l'amendement proposé laisse au Gouvernement toute la liberté d'action qui lui est nécessaire pour satisfaire les intérêts qu'il a mission de défendre. Le but qu'il doit poursuivre, c'est de créer des affluents au chemin de fer et de remplacer les relations entravées par son établissement ; il doit donc faciliter les communications entre les lieux qui peuvent correspondre, en faisant usage des convois, et étendre le cercle où s'exerce l'influence du rail-

way, en généralisant un service analogue au camionnage forcément limité aux abords des stations.

Quant aux rapports de localités qui sont indépendants du chemin de fer, on peut les abandonner à l'industrie privée qui continuera à les desservir.

Toutes les questions qui concernent la poste aux chevaux ayant été traitées dans le premier rapport de la commission qui vous a été présenté par l'honorable M. Liedts, il serait superflu de reproduire les considérations qui démontrent l'utilité du maintien de cette institution, je me bornerai à constater que dans le système consacré par le projet de loi, aucune charge n'est imposée de ce chef au trésor public, il s'agit simplement d'assurer l'existence des relais en les rendant plus fréquemment utiles et d'un usage plus général.

Les maîtres de poste se sont adressés à la Chambre pour obtenir que la fixation des indemnités à leur allouer ne soit pas entièrement abandonnée à l'administration, c'est-à-dire pour qu'un *minimum* soit déterminé; ils invoquent les avantages qui leur sont garantis par la loi du 15 ventôse an XIII et demandent à ne pas être privés sans compensation certaine.

Mais il se peut que parmi les relais il s'en trouve plusieurs qui ne perçoivent rien en vertu de cette loi, et dont les titulaires n'abandonnent aucun droit; on ne peut dès-lors imposer au Gouvernement l'obligation d'accorder une compensation qui n'est pas due. Il y aurait peut-être plus d'utilité, afin de ménager les deniers de l'État, de fixer un *maximum* au-delà duquel les subsides à accorder par année et par cheval ne pourraient s'élever. La commission croit que ce *maximum* étant naturellement déterminé par le chiffre à allouer au budget, la répartition entre les relais doit en être abandonnée au Gouvernement, en ce qu'elle rentre dans les questions d'administration. La Chambre pourra s'en faire fournir le tableau et sera ainsi toujours à même de juger si cette répartition a été équitablement faite.

L'art. 4 charge le Gouvernement de déterminer les conditions d'exploitation des moyens de transport, tant pour les services exécutés par les particuliers, que pour ceux à établir au compte du trésor. Ces dispositions ne peuvent soulever aucune objection, en ce qu'elles ne font que sanctionner des principes préexistants et incontestables, ainsi que cela est démontré quant aux entreprises particulières, dans le premier rapport déjà cité. La commission croit utile de constater cependant que, d'après les explications données par le Gouvernement, le prix des places dans les voitures qu'il mettra en activité ne dépassera pas 40 centimes par lieue de 5 kilom., terme moyen, c'est-à-dire que dans chaque voiture, il y aura une catégorie de places au moins, dont le prix au *maximum* sera de 40 centimes par lieue.

En vertu de l'art. 5, les sommes dues aux maîtres de poste par les entrepreneurs de messageries, en conformité de la loi du 15 ventôse an XIII, seront versées dans les caisses de l'État.

Le premier projet de loi soumettait à l'impôt toutes les voitures publiques, partant à heure fixe, et la commission proposait, dans son premier rapport,

d'étendre encore l'application du principe, en assujétissant les voitures, partant à volonté et généralement connues sous le nom de vigilantes, qui stationnent aux abords du chemin de fer. au paiement d'une redevance.

Cette manière de voir n'a pas été adoptée par le Gouvernement et M. le Ministre des Travaux Publics fait remarquer dans l'exposé des motifs du projet qui nous occupe, qu'il est à craindre qu'en frappant d'une taxe toutes les voitures publiques, on ne nuise aux petits services qui ont le plus besoin de protection et qui sont les plus utiles et les plus nombreux.

On ne doit pas non plus perdre de vue que le bas prix des transports exerce sur la prospérité publique la plus salubre influence, et que l'on doit soigneusement se garder d'opposer aucun obstacle à la facilité et au développement des communications.

Loin donc de soumettre à l'impôt des entreprises périllicieuses déjà, il faudrait plutôt supprimer toutes les charges qui les grèvent encore.

Les art. 6, 7 et 8 ne contiennent que des dispositions d'ordre puisés pour la plupart dans les amendements proposés au premier projet par la commission.

L'art. 7, afin d'assurer d'avantage l'exécution de celles de ces dispositions qui se trouvent à l'art. 3 de ce projet, ordonne la formation d'un fond spécial dont le compte vous sera annuellement soumis, de manière que les dépenses autorisées par les articles précédents ne pourront jamais retomber à la charge du trésor.

L'art. 9 supprime l'impôt payé par les maîtres de poste, pour les chevaux qui forment leurs relais. Cette disposition est une conséquence naturelle de l'allocation de subsides pour l'entretien de ces mêmes chevaux; d'ailleurs, le produit de cet impôt ne fait rentrer au trésor qu'une somme insignifiante.

L'époque de l'année à laquelle la loi sera mise à exécution étant changée, les sommes indiquées aux art. 10 et 11 doivent l'être également. M. le Ministre des Travaux Publics a fait savoir à la commission que ces sommes doivent être portées à trois cent mille francs, dans la prévision d'une exploitation pendant six mois.

En conséquence, la majorité de la commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi du Gouvernement amendé conformément aux explications qui précèdent.

Le rapporteur,
LESOINNE.

Le président,
C. D'HOFFSCHMIDT.

Projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux et des services de transport en dehors du chemin de fer.

Projet du Gouvernement.

LÉOPOLD, etc.

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'ex-

Projet de la section centrale

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à établir des services pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises légères, ou bien à accorder des subventions à de semblables services.

Toutefois, il ne pourra créer de nouveaux services que pour autant que chacun d'eux corresponde avec une station du chemin de fer et soit en coïncidence avec un convoi au départ et à l'arrivée.

ART. 3.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 4.

(Comme au projet du Gouvernement.)

Projet du Gouvernement.

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.

Projet de la section centrale.**ART. 5.**

A dater du 1^{er} juillet 1845, etc. (le reste, comme au projet du Gouvernement).

ART. 6.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 7.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 8.

Adopté avec l'addition suivante :

Il sera rendu annuellement compte aux Chambres des recettes et dépenses de ce fonds spécial.

Projet du Gouvernement.**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.

Projet de la section centrale.**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 1846, quant aux chevaux qui formeront les relais, conformément aux ordres de l'administration.

ART. 10.

Un crédit de trois cent mille francs est ouvert au Département des Travaux Publics pour l'exercice 1845, 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 trois cent mille francs sera ajoutée aux produits des postes (budget des voies et moyens de l'exercice 1845) sous la rubrique de *Fonds spécial des services de transport*, du chef des recettes à opérer en vertu de la présente loi.

9

ANNEXES.

I.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT AUX QUESTIONS POSÉES PAR LA SECTION CENTRALE.

1^{re} QUESTION. — *La commission désire avoir un relevé : 1° des services de messageries existant actuellement, avec indication des prix de transport par lieue de 5,000 mètres ; 2° des services que le Gouvernement se propose d'établir en cas d'adoption du projet de loi et de ceux auxquels il croit nécessaire d'accorder des subventions ; 3° un état indicatif des maîtres de poste du royaume et du nombre de chevaux qui leur sont nécessaires depuis la construction du chemin de fer.*

RÉPONSE. — 1° L'état ci-annexé *sub litt.* A ⁽¹⁾, présente la situation complète des services des messageries existant aujourd'hui en Belgique, avec indication du prix de transport.

2° Quant aux services de même nature à établir ou à subventionner aux frais du trésor, le Gouvernement croit devoir attendre le résultat de la discussion avant de compléter le travail général sur la matière, dont les éléments existent dans mes bureaux, mais qui exigeront un certain temps pour être coordonnés. Entretemps, et afin de pouvoir mieux apprécier les besoins des diverses localités, j'ai demandé à chacun des directeurs des postes un rapport détaillé sur les mesures qui pourraient contribuer à améliorer les moyens de communication dans leur province respective. Quelques-uns de ces fonctionnaires ont, à la vérité, déjà satisfait à mon invitation, mais quand bien même tous les renseignements nécessaires seraient parvenus à mon Département, il y aurait encore impossibilité d'arrêter dès à présent un plan définitif d'organisation, attendu que, d'ici à l'adoption du projet de loi, plusieurs nouveaux services de messageries devront, sans aucun doute, être concédés, comme, par

(1) Les pièces désignées par les *litt.* A, B, C, D et E, sont déposées sur le bureau.

contre, il en est d'autres dont la suppression sera demandée durant ce même intervalle.

Je crois d'ailleurs avoir suffisamment établi, dans l'exposé des motifs soumis à la législature, combien certaines parties du pays, qui ne sont pas directement reliées aux grandes lignes du chemin de fer, ont à souffrir de l'état incomplet de leurs relations avec le reste du royaume; dès-lors, je ne pense pas qu'il puisse exister la moindre incertitude sur la nécessité de remédier aux vices du système actuel, en attribuant au Gouvernement la faculté de créer ou de subventionner des services pour le transport des voyageurs, des dépêches et des marchandises, partout où la convenance lui en paraîtra clairement démontrée.

A l'appui de mes allégations, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, *sub litt. B et C*, copie des demandes formées par les conseils provinciaux de Namur et du Luxembourg, à l'effet de provoquer l'établissement de deux services principaux de malles-estafettes de Namur à Arlon et de Liège à Arlon, avec les embranchements nécessaires pour relier à ces deux grandes lignes les localités secondaires qui en sont le plus rapprochées, et leur assurer ainsi des communications promptes et régulières en coïncidence avec le chemin de fer.

D'un autre côté, vous trouverez également ci-joint, *sub Litt. D*, une réclamation de l'administration communale de Stavelot, dont les habitants, à défaut d'un subside de l'État, sont momentanément privés d'un service de messageries qui leur était de la plus grande utilité pour communiquer avec Spa et les autres parties de la province de Liège.

De tels faits, qui, du reste, ne sont pas les seuls de même nature, parlent assez haut pour me dispenser d'insister davantage sur l'opportunité des propositions faites par le Gouvernement.

3^o Je joins à la présente, *sub litt. E*, un tableau des maîtres de poste du royaume, avec indication du nombre de postillons et chevaux qu'ils sont obligés de tenir, aux termes de l'arrêté organique du 1^{er} mai 1836, modifié en quelques points par des dispositions postérieures.

Il n'a encore été pris aucune mesure générale pour réduire l'effectif des relais placés sur les lignes de poste parallèles au chemin de fer; toutefois la plupart des titulaires de ces relais ont été amenés par la force des choses à diminuer de fait le nombre de leurs postillons et chevaux.

2^e QUESTION. — *Quel est le produit annuel de l'impôt établi sur les chevaux des maîtres de poste par l'art. 42 de la loi du 28 juin 1822.*

RÉPONSE. — Eu égard à la circonstance dont je viens de faire mention, il serait assez difficile de préciser le produit actuel de l'impôt établi sur les che-

vaux de poste par l'art. 42 de la loi du 28 juin 1822 ; mais, en prenant pour base le nombre qui figure au tableau précité, cet impôt ne s'élèverait au *maximum* qu'à la somme annuelle de fr. 14,761-90.

3^e QUESTION. — *Quels sont les services de paquebots à vapeur existant actuellement entre Ostende et Douvres et quels sont les prix de transport ?*

RÉPONSE. — Il n'existe en ce moment que deux services de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres ;

1^o Celui de l'office britannique, faisant quatre voyages par semaine, aller et retour, mais personne n'ignore que ce service, institué en vue du transport des dépêches, est peu propre au transport des voyageurs ;

2^o Celui exécuté deux fois par semaine, avec subvention du Gouvernement belge, par les bateaux de la compagnie du chemin de fer de Douvres à Londres.

Le prix de la traversée, pour l'un et l'autre de ces services, est fixé à 1 liv. 1 sh.^s, soit environ fr. 27 et, cependant, comme les navires de la compagnie sont beaucoup plus convenablement aménagés pour le transport des voyageurs, il en résulte que ceux-ci leur accordent en général la préférence.

Aussi, les prévisions fondées sur ce service complémentaire ont-elles été largement dépassées, ainsi qu'il est facile de s'en convaincre par les développements fournis à l'appui du budget de mon Département pour l'exercice 1845.

4^e QUESTION. — (Art. 3 du projet). *Quelles sont les vues de M. le Ministre des Travaux Publics, quant à la réorganisation de la poste aux chevaux ?*

RÉPONSE. — Voici en quels termes s'exprimait M. Desmazières sur ce point, dans l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi primitif, présenté à la Chambre des Représentants, dans la séance du 18 mars 1843, pag. 7 :

« Du reste, il n'est que juste qu'en venant au secours des maîtres de poste et
 » en consolidant leur avenir, le Gouvernement stipule, dans l'intérêt général,
 » toutes les conditions qui peuvent rendre les relais plus utiles qu'ils ne l'ont
 » été jusqu'à présent. C'est dans ce but qu'il demande l'autorisation de réorga-
 » niser la poste aux chevaux de manière à ce que l'institution réponde aux
 » besoins nouveaux, résultant de la création des chemins de fer.

» Il serait superflu d'énumérer ici les diverses améliorations que cette branche
 » de service public est susceptible de recevoir. Plusieurs de ces améliorations

» se trouvent indiquées dans le mémoire des maîtres de postes ⁽¹⁾, mais on ne
» pourra s'occuper utilement des mesures à prendre jusqu'à l'adoption de la
» loi, qui doit servir de base à la réorganisation projetée.

» Il importe, d'ailleurs, de se réserver les moyens d'introduire des améliora-
» tions successives, basées sur les résultats de l'expérience. »

Dans le rapport fait au nom de la commission spéciale chargée d'examiner le
projet de loi précité (séance du 6 avril 1843), M. Liedts faisait les observations
suivantes :

« La commission espère que, si le projet obtient votre approbation, le Gou-
» vernement s'empressera de réorganiser complètement l'institution des relais.

» Elle appelle à cet effet, les méditations du Département des Travaux Publics
» sur les innovations suivantes :

» 1° Adoption de deux modèles de voitures, dont une à deux roues et une
» autre à quatre roues, que chaque maître de poste serait obligé de tenir à la
» disposition des voyageurs;

» 2° Faculté de payer au premier relais le prix de tout le parcours, y com-
» pris le salaire des postillons et le droit de barrière;

» 3° Diminution du prix des tarifs de telle sorte que trois personnes puissent
» voyager en poste au même prix qu'elles paient aujourd'hui pour le coupé des
» diligences;

» 4° Faculté à tout le monde de faire préparer les relais sans augmentation
» de dépense, en annonçant son voyage quelque temps d'avance;

» 5° Établissement d'un tarif pour l'emploi de la poste, par les routes pavées
» qui ne sont pas déclarées lignes de poste;

» 6° Tarif différentiel pour la grande et la petite vitesse. »

Enfin, l'exposé des motifs accompagnant le nouveau projet contient le
paragraphe suivant :

« Mais l'utilité de la poste aux chevaux est subordonnée à la réforme impor-
» tante 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 con-
» sacreront 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. »

(1) Voir l'annexe A au n° 162, pag. 13 et suiv.

Le Ministre des Travaux Publics ne peut que s'en référer aux explications qui précèdent, en y ajoutant la pièce ci-annexée *sub litt.* A⁽¹⁾, qui indique les bases de réorganisation proposées par la commission dont il vient d'être parlé.

5^e QUESTION. — *Les lignes de poste parallèles au chemin de fer seront-elles maintenues? Dans l'affirmative, sur quel pied?*

RÉPONSE. — Il est plus que probable que ces lignes seront maintenues.

Les relais établis sur ces lignes sont, à très peu d'exceptions près, destinées à desservir en même temps les routes transversales formant les affluents du railway.

Ainsi, pour citer un exemple, sur la ligne de Bruxelles à Liège, le relais de Louvain aura à assurer les communications avec Aerschot, Diest et Wavre; le relais de Tillemont, celles avec Jodoigne; les relais de St-Trond et de Tongres, celles avec Maestricht; le relais de Liège, celles avec Huy, etc.

Les relais qui ne se trouvent pas dans ces conditions et qu'il conviendra cependant de conserver, afin de maintenir une ligne de poste non interrompue sur les routes parallèles, sont en très petit nombre et l'administration n'y fera entretenir que le nombre de chevaux nécessaires pour assurer accidentellement un service d'estafette ou tout autre, sauf à faire renforcer ces relais, dans le cas où une interruption dans le service du chemin de fer rendrait une pareille mesure nécessaire.

Le nombre des relais qui ne sont pas appelés à desservir des affluents et que l'on pourrait supprimer, sans inconvénient, en obligeant les maîtres de postes voisins à assurer les communications sur un parcours plus long, s'élève tout au plus à une dizaine.

6^e QUESTION. — *Quel est le maximum que l'on pourrait fixer dans la loi pour la subvention à accorder par cheval aux maîtres de postes?*

RÉPONSE. — Les maîtres de postes proposent dans leur mémoire (pag. 18) de répartir les relais en quatre catégories et d'accorder :

A ceux de la 1 ^{re} catégorie	fr. 600 par cheval.
Id. 2 ^e catégorie	500 id.
Id. 3 ^e catégorie	400 id.
Id. 4 ^e catégorie	200 id.
Au relais de Bruxelles, hors ligue. . .	700 id.

(¹) Cette pièce est déposée sur le bureau.

Sans admettre ces propositions des maîtres de poste dont les prétentions paraissent, à certains égards, exagérées, on pense qu'il serait préférable de ne pas fixer, dans la loi, un *maximum* pour la subvention à accorder.

Mais, si une limite devait être posée, le chiffre de fr. 300 ne serait pas assez élevé, il conviendrait de le porter à fr. 500.

7^e QUESTION. — *Quel est le nombre de chevaux qui sera nécessaire pour tout le royaume?*

RÉPONSE. — Le nombre des chevaux nécessaires pour le service de relais dans tout le royaume peut s'élever à environ 800.

8^e QUESTION. — (Art. 4.) *La commission adopte cet article, mais un membre propose un paragraphe additionnel, ainsi conçu :*

« Le prix d'une place de voyageur transporté par les services mentionnés » à l'art. 2, ne pourra, dans aucun cas, dépasser fr. 0-40 par lieue de » 5,000 mètres. »

Quelle est l'opinion de M. le Ministre sur cet amendement?

RÉPONSE. — On a fait connaître dans la note qui se trouve à l'appui de l'exposé des motifs (page 44) que le prix des places dans les voitures à établir par le Gouvernement, pourrait être fixé à fr. 0-40 par lieue, *terme moyen*.

Si le paragraphe proposé par la commission doit être admis, il y aurait lieu de substituer au chiffre de fr. 0-40 celui de fr. 0-50; ce dernier prix n'étant pas trop élevé pour une place de *coupé*.

Mais y a-t-il nécessité de fixer dans la loi le prix des places des voyageurs, alors qu'on ne propose pas de fixer le prix du transport des petites marchandises?

La loi soumise aux Chambres n'est, en quelque sorte, qu'une loi de principe pour le maintien de la poste aux chevaux et l'organisation des moyens de transport en dehors du chemin de fer.

Les questions de tarif trouveront mieux leur place dans un projet de loi séparé, qui serait présenté après une expérience de quelque temps.

On fait, du reste, observer que le Gouvernement aura intérêt à ne pas fixer le prix des places à un taux trop élevé, afin d'attirer le plus grand nombre possible de voyageurs.

9^e **QUESTION.** — (Art. 5.) *Plusieurs membres de la commission sont disposés à rendre l'indemnité exigible pour les entrepreneurs qui ne relayent point ; quelle est à cet égard l'opinion de M. le Ministre ?*

RÉPONSE. — Le projet de loi primitif qui remplaçait le droit de fr. 0-25 par un impôt nouveau, à percevoir d'après le nombre de places et la distance parcourue, étendait cet impôt aux services qui ne relayent point, et la commission chargée de l'examen de ce projet avait proposé de n'assujettir ces services qu'à la moitié de la taxe fixée pour les services relayants.

L'exposé des motifs accompagnant le nouveau projet de loi a fait connaître (page 5) les raisons pour lesquelles le Gouvernement renonçait au projet de soumettre à une taxe quelconque les entrepreneurs qui n'emploient pas de relais. Les considérations que l'on a fait valoir à cette occasion subsistant toujours, le Ministre des Travaux Publics ne croit pas pouvoir se rallier à la proposition de la commission.

D'abord, nous vous remercions, Monsieur le Ministre, d'avoir enfin présenté ce projet de loi, qui fera peut-être cesser, nous l'espérons au moins, la malheureuse incertitude dans laquelle nous nous trouvons depuis plusieurs années.

Mais nous vous prions ensuite de vouloir bien remarquer un point fort important pour nous, c'est que nous abandonnons à l'État notre droit de 25 centimes et les prérogatives qui y sont attachées, tandis que l'État ne s'oblige en rien vis-à-vis de nous; il laisse notre position dans le vague le plus complet.

En effet, l'art. 3 se borne à ces lignes : « le Gouvernement est autorisé à » réorganiser la poste aux chevaux et à accorder des subventions aux titulaires » des relais qui devront être maintenus. »

Or, rien n'est déterminé dans cet article, les subventions sont laissées à l'arbitraire et peuvent être illusoires. Nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'une légère addition à l'art. 3 pourrait mettre un terme à nos appréhensions; ce serait d'ajouter les mots : « Subventions dont le chiffre, dans aucun cas, ne » pourra être moindre de quatre cents francs par an et par cheval tenu en » conformité des règlements. »

Par ce moyen, le Gouvernement aura toujours sa liberté d'action et pourra établir à un relais tant de chevaux qu'il le jugera utile, et les maîtres de poste auront une indemnité qui, quoique minime, peut les mettre en position de continuer leur service.

Espérant que vous ferez droit à leur réclamation, ils ont l'honneur d'être, Monsieur le Ministre,

Vos respectueux serviteurs, les délégués des maîtres de poste
de Belgique.

Pour copie conforme,

Le président,

F.-J. PIETON.

TABLE DES MATIÈRES.

Rapport	1
Projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux et des services de transport en dehors du chemin de fer	6

ANNEXES.

I. Réponses du Gouvernement aux questions posées par la section centrale	9
II. Pétition des maîtres de postes	16
