

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 JUIN 1864.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1864 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DE LEXHY.

MESSIEURS,

La discussion du budget de 1864 se présente dans des circonstances particulières.

La situation parlementaire actuelle impose à la section centrale la nécessité de circonscrire l'examen du budget dans un cercle étroit. Notre rapport sera donc très-laconique.

D'autres motifs nous déterminent encore à nous restreindre autant que possible.

D'abord, la prochaine et imminente expiration des crédits provisoires commande impérieusement de pourvoir, dans le plus bref délai, aux nécessités des services publics.

Ensuite, la plupart des questions importantes ressortissant à ce Département, et qui ont été agitées lors de la discussion du budget de 1863, ont reçu une solution satisfaisante : et l'on peut dire que, désormais, l'examen du budget du Département des Travaux Publics, se trouvant débarrassé de ce lourd fardeau, entrera dans des voies plus normales et plus simples.

Nous devons rendre un hommage mérité à l'intelligente direction qui préside à l'administration de ce Département, et qui a su conduire à bonne fin un grand nombre de réformes importantes.

L'augmentation équitable du traitement des fonctionnaires, l'encadrement du

(1) Budget, n° 96, session de 1862-1863.

Budget rectifié par le Gouvernement, n° 53.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPERREBOOM, était composée de MM. DE LEXHY, BRACONIER, VERMEIRE, CH. LEBEAU, DE PAUL et VAN OVERLOOP.

personnel, la réforme libérale des tarifs du chemin de fer (1), l'augmentation du matériel (2) et l'amélioration des constructions du chemin de fer, tel est, en partie, le bilan de ce Département, sans parler de l'énergique impulsion imprimée à des travaux considérables d'utilité publique, entrepris soit par l'État, soit par l'industrie privée. La question des péages sur les voies navigables fera l'objet d'un examen qui produira certainement des solutions de nature à sauvegarder les divers intérêts qui sont engagés dans cette affaire.

Nous pouvons donc constater, avec satisfaction, que notre situation, au point de vue des travaux publics, est l'une des plus prospères des États européens, et que notre industrie et notre commerce, grâce à cette situation, pourront lutter avantageusement avec l'industrie et le commerce étrangers.

Le budget pour l'exercice 1864 ayant été déposé le 23 février 1863, conformément à la loi de comptabilité, et le budget de 1863 n'ayant été voté que vers la fin du mois de mai de la même année, le Département des Travaux Publics s'est trouvé en présence de dépenses qu'il eût été impossible de prévoir lors du dépôt du budget de 1864, et a été amené à proposer, le 20 janvier 1864, un budget rectifié qui a fait l'objet de l'examen des sections et de la section centrale.

Le budget des Travaux Publics pour l'exercice 1863, a été voté à la somme de	fr.	26,295,221
Par suite de l'insuffisance de certaines allocations de ce budget, il y aura lieu de l'augmenter de		528,000
par voie de <i>crédit supplémentaire</i> ,		
ce qui élève le total des crédits applicables à l'exercice 1863, à		<u>26,823,221</u>
Le projet de budget rectifié, pour 1864, s'élève à		27,842,245
Trois nouveaux crédits (3) extraordinaires sont demandés, comportant une somme de		48,400
	Total. fr.	<u>27,890,645</u>
Soit une augmentation de	fr.	1,067,424

Cette augmentation est le résultat des modifications dont nous nous occuperons dans l'examen des articles.

Discussion dans les sections du projet de budget.

La 1^{er} section émet le vœu que le personnel des ponts et chaussées puisse être utilisé, autant que possible, au service de la voirie vicinale. Elle demande aussi que le nombre des stations du chemin de fer de l'État soit

(1) Arrêtés ministériels des 24 mai dernier et 4 juin courant.

(2) Dans la séance du 4 juin 1864, on a demandé un crédit spécial de 6,000,000 de francs pour l'extension du matériel de traction et de transport, ainsi que pour l'exécution des travaux de construction sur le chemin de fer de l'État.

(3) Lettre du Ministre, du 9 juin 1864. (Voir annexe.)

augmenté et que plusieurs de celles existantes soient complétées et améliorées.

La section adopte le budget.

La 2^e section demande si le Gouvernement est disposé à présenter un projet de loi assimilant les caisses de prévoyance en faveur des ouvriers mineurs aux sociétés de secours mutuels.

La même section émet le vœu que le Gouvernement étende de plus en plus le réseau télégraphique, en y reliant notamment les bureaux de perception et de distribution des postes qui ne sont pas situés sur une ligne de chemin de fer.

Le projet est adopté.

La 3^e section adopte purement et simplement le projet.

La 4^e section émet le vœu que le Gouvernement présente une révision générale des péages sur les canaux, et adopte le projet.

La 5^e section émet un vœu pour l'abaissement des péages sur les chemins de fer et les voies navigables, conformément à l'avis du conseil supérieur d'industrie et de commerce. Un membre demande quand les travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de Bruges à Gand seront terminés, et à combien s'élèvera la dépense extraordinaire pour cet achèvement. Le même membre recommande au Gouvernement de ne plus interrompre la navigation aussi longtemps que cela a eu lieu, l'année dernière, c'est-à-dire pendant trois à quatre mois. Il demande aussi quand on commencera l'empierrement du chemin de halage du canal de Plasschendaele à Nieupoort, et il prie le Gouvernement de presser ce travail autant que possible.

La section se rallie à ces propositions, et elle appelle l'attention de la section centrale sur les observations de la cour des comptes relativement aux travaux de la côte de Blankenberghe.

Elle demande également que le système des timbres d'affranchissement soit appliqué aux petites marchandises, et que l'on relie tous les chefs-lieux de canton au réseau télégraphique.

Elle adopte le projet.

La 6^e section charge son rapporteur de demander :

1^o Quelles sont les demandes en concession de chemin de fer justifiées par la formation du capital social et quelle est l'intention du Gouvernement relativement à ces concessions?

2^o Si, en ce qui touche la gestion financière des compagnies auxquelles l'État paie un *minimum* d'intérêt, l'intervention des commissaires du Gouvernement est exercée efficacement pour sauvegarder les intérêts du Trésor?

3^o Si la législation donne actuellement aux commissaires du Gouvernement des pouvoirs suffisants pour assurer le bon état du matériel, et, en cas d'affirmative, si les commissaires veillent sur le matériel?

La section demande :

1^o Si le Gouvernement a commencé les travaux de mise en état de navigabilité de la Zuydledede, et quand il compte mettre la main à l'œuvre?

2^o Quel subside le Département des Travaux Publics allouera à la construction d'un pont entre Exaerde et Sinay?

3^o Où en est l'affaire du pont de Hansbeke?

Un membre demande si, dans l'augmentation du crédit sollicité pour établir de

nouveaux bureaux télégraphiques, se trouve comprise la dépense du bureau à établir à Looz (Limbourg)? La section se rallie à cette proposition.

La section demande qu'il soit établi un service de malles-postes entre Doel et la station de Beveren, faisant le service une fois le matin et une fois l'après-midi, et adopte le projet.

Discussion en section centrale du projet de budget.

La discussion générale sur le budget n'a donné lieu à aucune observation, au sein de la section centrale, qui a jugé que les observations à présenter seraient faites plus utilement dans l'examen successif des articles.

Plusieurs questions ont été adressées à M. le Ministre des Travaux Publics. Nous reproduisons ici les questions et les réponses.

QUESTIONS.

Quel subside le Gouvernement allouerait-il pour la construction du pont entre Énaerde et Sinay?

Où en est l'affaire du pont de Hansbeke?

RÉPONSES.

Le Gouvernement ne pourra prendre de décision à cet égard que lorsque les communes et la province intéressées se seront prononcées. Cet ouvrage n'est pas en effet de la nature de ceux qui sont imputables à la charge exclusive du Trésor, mais de ceux pour lesquels le Trésor intervient par voie de subside. Jusqu'à ce jour, le Département des Travaux Publics n'a point été officiellement informé que les communes et la province aient jugé opportun de s'engager de leur côté. Il y a donc lieu de tenir l'affaire en suspens jusqu'à ce que toutes les parties intéressées aient promis un concours équitable, conformément à la règle suivie d'une manière uniforme dans toutes les circonstances analogues.

La construction d'un pont sur le canal de Gand à Bruges, à Hansbeke, a dû encore être ajournée, comme du reste beaucoup d'autres travaux, par des considérations financières. L'importance des modifications apportées au projet de budget commande, en effet, la plus stricte économie, et avant de pourvoir aux dépenses simplement utiles, il faut inscrire les dépenses indispensables. Or, celles-ci ont subi, pour l'exercice courant, un accroissement trop notable, par suite, entre autres, de l'organisation du service de nuit dans l'exploita-

QUESTIONS.

Est-il question de supprimer le pont près de l'écluse de Hocht?

RÉPONSES

tion du chemin de fer, du développement constant et considérable des transports, enfin de l'augmentation des traitements du personnel, pour que le Département n'ait cru aller au devant du vœu de la Chambre, en se restreignant dans les limites les plus étroites pour les dépenses facultatives.

Aux termes de l'art. 2 du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 12 mai 1865, pour régler le régime des prises d'eau à la Meuse, l'écluse n° 19, existant actuellement à Hocht, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, doit être supprimée et remplacée par une nouvelle écluse à établir en amont de la rigole dont l'art. 1^{er} du traité prescrit le creusement pour l'alimentation de tous les canaux situés en aval de Maestricht, ainsi que pour les irrigations de la Campine et des Pays-Bas. Le pont levis qui fait aujourd'hui parti de l'écluse de Hocht devra donc être démoli.

Le cahier des charges relatif à l'entreprise, récemment adjugée, des travaux à exécuter sur la section du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, comprise entre la limite du royaume, à Smeermaes, et le bassin de Hocht, en vertu du traité prémentionné, comprend l'obligation pour l'adjudicataire de construire un pont tournant, à Hocht, en remplacement du pont levis à démolir. Toutefois, ayant égard à cette circonstance qu'aucun chemin public n'aboutit au pont actuel de Hocht et à ce fait affirmé à des agens qu'il n'existait aucun pont sur l'ancienne écluse, démolie et reconstruite en 1836, et, dans la pensée en conséquence qu'un nouveau pont pourrait, peut-être être considéré comme inutile en cet endroit, le Département des Travaux Publics s'est réservé, par une stipulation expresse du cahier des charges dont il s'agit, la faculté de supprimer entièrement le pont tournant projeté à Hocht.

QUESTION.

RÉPONSE.

Jusqu'à ce jour, le Département des Travaux Publics n'a pris aucun parti au sujet de cette suppression éventuelle, et ce ne sera naturellement qu'après s'être renseigné, d'une manière complète, sur tous les faits qui doivent lui permettre de la prendre en parfaite connaissance de cause, que ce Département compte prendre une résolution à cet égard.

Examen des articles.

CHAPITRE PREMIER.

ART. 1 A 6 INCLUS.

Adoptés.

CHAPITRE II.

ART. 7, 8 ET 9.

Adoptés.

ART. 10.

Un crédit extraordinaire de 30,000 francs, à ajouter au crédit de 41,500 francs, a été demandé par M. le Ministre des Travaux Publics, par sa lettre du 9 juin courant.

Ce nouveau crédit de 30,000 francs est indispensable pour payer les frais de fourniture et déplacement de girandoles et de candélabres destinés à l'éclairage au gaz de la salle des séances du Sénat. L'exécution de ce travail, demandée par la questure du Sénat, formera le complément des travaux d'amélioration et d'ornementation pour lesquels des fonds ont été alloués déjà par la Législature.

Il y a donc lieu de libeller comme suit l'art. 10 du budget rectifié :

« Travaux extraordinaires au palais de la Nation, au palais Ducal, au monument de la place des Martyrs, à la salle du Sénat, ainsi qu'aux abords de l'école vétérinaire de l'État (charges extraordinaires), 71,500 francs. »

Cet amendement est adopté :

SECTION II.

ART. 11.

Les développements fournis à l'appui du budget rectifié (voir p. 5 de la note préliminaire) comprennent, au litt. Z de l'art. 11, une allocation de 25,800 francs, pour le remplacement du pont levis de Knocke, sur l'Yser, par un pont tournant.

Le Gouvernement a résolu de disposer le nouveau pont à construire de manière à pouvoir y opérer des retenues d'eau. Cette mesure sera des plus favorables aux intérêts de l'agriculture, et sera également utile à la navigation. Afin, d'en permettre la réalisation, le Gouvernement demande un nouveau crédit de 14,200 francs, qui porterait ainsi de 25,800 francs à 40,000 francs l'allocation pétitionnée primitivement au litt. Z des développements de l'art. 11 du budget.

Le crédit de 192,350 francs sera porté à 206,550 francs, et figurera dans la colonne des charges extraordinaires à l'art. 11 du budget rectifié.

A propos de cet article, nous croyons utile, puisque la question des péages sur toutes les voies navigables a été soulevée dans le sein de la section, de rapporter les explications qui ont été fournies par M. le Ministre des Finances, dans la séance du 7 juin 1864, sur l'état de cette question :

« Le projet de loi auquel vient de faire allusion l'honorable M. Sabatier soulève des questions fort difficiles. Nous avons pensé que l'on pourrait utilement les soumettre à une commission, qui arriverait très-probablement à trouver une solution de nature à sauvegarder les divers intérêts qui sont engagés dans cette affaire.

» La Chambre se souvient que déjà, à l'occasion des péages, une commission a été instituée, et que des difficultés qui semblaient presque insurmontables ont pu être tranchées d'une manière tout à fait satisfaisante.

» J'ai l'espoir qu'en instituant, comme nous avons décidé de le faire, une commission spéciale pour examiner tout ce qui se rattache à la question des péages, nous arriverons à un bon résultat.

» Il est certain que, sur les principes mêmes, le Gouvernement partage les sentiments qui animent les auteurs du projet de loi.

» Je pense donc qu'il n'y a pas le moindre inconvénient à renvoyer ce projet à la commission d'industrie, sauf à attendre le rapport de la commission spéciale dont je viens de parler, avant de prendre une résolution définitive »

Ces explications nous dispensent d'insister sur cette affaire.

ART. 12, A 27 INCLUS.

Adoptés.

ART. 28.

Le Gouvernement sollicite une augmentation de 4,200 francs, et, par conséquent, il faudra porter de 3,200 francs à 7,400 francs le crédit pétitionné à l'art. 28 du budget rectifié, pour le service de la Dyle et du Démer.

Cet amendement est adopté.

ART. 29 A 38 INCLUS.

Adoptés.

CHAPITRE III.

Mines.

ART. 39 A 46 INCLUS.

Adoptés.

CHAPITRE IV.

Chemins de fer, postes et télégraphes.

A propos de ce chapitre, la section centrale estime qu'il y aurait lieu d'organiser une surveillance plus efficace des chemins de fer concédés, non-seulement au point de vue économique, mais surtout au point de vue de la sécurité des voyageurs.

ART. 47 A 55 INCLUS.

Adoptés.

Dans le sein de la section centrale, on a émis le vœu de voir le Gouvernement continuer à consacrer de nouveaux crédits à l'amélioration des stations, dont la plupart sont tout à fait insuffisantes.

SECTION III.

TRANSPORTS.

La section centrale émet le vœu que le Gouvernement examine la question de savoir s'il n'est pas possible qu'il retire lui-même tous les bénéfices du transport des articles de messagerie.

Nous examinerons cette question non-seulement au point de vue du bénéfice à retirer par l'État, en restreignant l'office du messagiste, mais encore à un point de vue plus large, celui de la nécessité de modifier et de diminuer les tarifs des petites marchandises.

Les tarifs de transport exercent une grande influence sur la prospérité de l'industrie et du commerce.

La question des transports est vitale et l'on peut même dire que, aujourd'hui, l'industrie en général est constituée de telle sorte que la concurrence ne porte plus tant sur les moyens de production que sur les frais de transport.

Cette proposition incontestable prouve la haute importance de la question des péages sur les chemins de fer et les voies navigables.

S'il importe que l'État, qui, dans un intérêt général, s'est fait entrepreneur de transports, obtienne le revenu et l'amortissement des capitaux engagés dans cette entreprise nationale, il n'importe pas moins que les tarifs soient aussi modérés que possible.

Le développement prodigieux du trafic, surtout depuis quelques années, exigeait impérieusement l'amélioration des tarifs. C'est ce que le Gouvernement a parfaitement compris, et il a réalisé, par un arrêté ministériel du 24 mai dernier, concernant les tarifs des marchandises, une grande amélioration. Nous devons applaudir à cette mesure intelligente et vraiment progressive.

En réduisant les tarifs des marchandises, on a cherché à concilier les exigences financières avec les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Mais tout n'est pas fait dans cette voie, et le Gouvernement, qui a accompli cette réforme, voudra couronner son œuvre en améliorant également les tarifs des petites marchandises.

Ce genre de trafic est soumis à des règles spéciales qui ont donné lieu, dans la pratique, à de graves inconvénients.

Il existe des intermédiaires qui, à l'aide du groupement des petits colis, parviennent à réaliser des bénéfices considérables qui devraient naturellement revenir à l'État.

Par le procédé du groupement des colis, le messagiste peut faire concurrence au chemin de fer par le chemin de fer lui-même.

On doit chercher un remède efficace à un état de choses aussi préjudiciable au Gouvernement et au public, et il serait de l'intérêt de tous que l'on attribuât à l'État, autant que possible, le bénéfice du commissionnaire. De cette manière, on pourrait arriver à la diminution du tarif, tout en maintenant le produit actuel de cette branche du service des transports.

Sans vouloir faire le procès d'une manière absolue au tarif du 1^{er} septembre 1862 (tarif des petits paquets et tarif accéléré), nous devons cependant constater que les taxes qui y sont établies, sont très-élevées et d'une application difficile.

Les messagistes obtiennent des bénéfices considérables, grâce à la manœuvre qui se pratique. En transportant en bloc ce qu'ils remettent en détail aux destinataires à un prix légèrement inférieur au prix du chemin de fer, calculé sur une autre base, ils pourraient encore faire concurrence au chemin de fer, alors même que l'on abaisserait les tarifs. Ce n'est donc pas seulement dans une réduction des tarifs qu'il faut chercher une solution efficace, c'est encore dans un remaniement des bases du tarif des petites marchandises.

On a soutenu l'opinion qu'il serait impossible de trouver un remède, puisé dans une combinaison de tarif, qui soit de nature à obvier à la manœuvre des messagistes, et qu'il faudrait, si on voulait absolument empêcher le groupement des colis, avoir recours à une loi prohibant cette opération, et sanctionnant sa défense par une pénalité.

Évidemment, on ne pourrait admettre un semblable remède qui serait en opposition avec nos idées de liberté et avec les principes de l'économie politique. On doit donc chercher cette panacée dans la réforme des tarifs, réforme qui, nous devons bien l'avouer, sera très-difficile à opérer. Mais cette tâche ne sera pas au-dessus de l'intelligence et des efforts de l'administration de notre chemin de fer.

Après avoir constaté le mal et exprimé nos désirs, nous émettrons brièvement quelques idées sur cette réforme, qui ont d'ailleurs déjà été indiquées par plusieurs membres de la Législature et notamment par deux membres de la section centrale, dans la discussion à laquelle elle s'est livrée sur cette question.

Nous recommanderons l'examen de ces idées au chef du Département des Travaux Publics, sans avoir la prétention de venir formuler un système, sur une matière qui exige une étude approfondie.

Le rapporteur de la commission des travaux publics chargé d'examiner le budget des Travaux Publics, pour 1863, au Sénat, a émis un vœu conforme à notre opinion sur cette question.

Nous avons constaté les graves inconvénients du tarif actuel des petites marchandises. Nous avons aussi constaté que c'est à l'aide du groupement des colis,

c'est-à-dire en s'emparant des bénéfices des frais fixes, que cet état de choses existe. C'est par la base qu'il faut chercher à ébranler ce système, c'est en cherchant à écarter les frais fixes et en les remplaçant par une base plus rationnelle que nous aurons raison de l'abus dont on se plaint.

Nous émettrons cette proposition que les tarifs réglant le prix de transport des petites marchandises devraient être *proportionnées au poids des marchandises transportées*. Par conséquent, les *frais variables* devraient seuls servir de base. La taxe fixe, comme nous venons de le prouver plus haut, constitue une sorte de prime accordée à ceux qui groupent les colis.

En effet, en groupant dix expéditions du poids de 10 kilogrammes, le messagiste enlève à l'État neuf fois les frais fixes, et ainsi de suite, d'après la même proportion.

En abolissant les frais fixes qui favorisent et permettent le groupement des colis, et en augmentant les frais variables, on obtiendrait ce double résultat : diminution de taxe et augmentation de recette.

Cette réforme se ferait donc au préjudice exclusif du messagiste. La tarification nouvelle devrait avoir pour résultat de ramener les diverses taxes des tarifs actuels à des taxes proportionnelles aux quantités transportées, ayant une base unique, dont le *minimum* serait uniforme à toutes distances. Ce système nouveau permettrait l'affranchissement des marchandises au moyen de *timbres adhésifs*, comme cela se pratique pour les lettres. Ce moyen a été préconisé par deux membres de la section centrale, et nous le croyons très-pratique et destiné à rendre un véritable service au commerce.

Nous avons consulté avec fruit une brochure qui développe des idées en harmonie avec celles de la section centrale, et nous croyons faire chose utile en insérant dans ce rapport quelques tableaux puisés dans ce travail et qui feront mieux comprendre ce que nous venons de dire. Toutefois, la section centrale n'accorde l'hospitalité du rapport à ce projet de tarification que sous toutes réserves et sans lui attribuer d'autre valeur que celle d'une étude sérieuse et digne de fixer l'attention du Gouvernement.

Nous avons esquissé à grands traits cette difficile question de tarification des petites marchandises. Cette réforme est vivement réclamée par le commerce, et nous ne doutons aucunement que le Département des Travaux Publics ne cherche à faire droit à des plaintes aussi légitimes.

Cette réforme sera le corollaire de la réforme des tarifs des marchandises. La section centrale espère que le chef du Département des Travaux Publics pourra bientôt réaliser cette amélioration qui constituera un véritable bienfait pour le commerce belge.

Voici le tarif proposé par l'auteur de la brochure dont nous venons de parler :

« Nous proposons d'établir le prix de transport des petites marchandises :

» 1° 30 centimes pour une expédition transportée dans un rayon de 10 lieues ; du poids *maximum* de 20 kilogrammes ; cette taxe progressant de 15 centimes par 10 kilogrammes ;

» 2° 30 centimes par 10 kilogrammes, pour toute expédition faite à une distance de plus de 10 lieues.

Les différentes taxes de ce tarif sont traduites dans le tableau suivant :

POIDS TRANSPORTÉ.	TRANSPORT EFFECTUÉ		Observations.
	dans un rayon de 10 lieues,	à toute distance de plus de 10 lieues	
Kil	Fr c	Fr c	(1) La taxe de 30 centimes comprend la remise à domicile, c'est-à-dire que jusqu'à la mise en adjudication du service de camionnage, proposée plus loin, la recette nette serait de 5 centimes pour les expéditions de 10 kilogr transportées à une distance de plus de 10 lieues et de 20 kilogr dans un rayon de 10 lieues
10	" 30 (1)	" 30 (1)	
20	" 45	" 60	
30	" 45	" 90	
40	" 60	1 20	
50	" 75	1 30	
60	" 90	1 80	
70	1 05	2 10	
80	1 20	2 40	
90	1 53	2 70	
100	1 50	5 "	

La tarification proposée aurait pour résultat de ramener les diverses taxes, reposant sur *cinq bases différentes*, des deux tarifs des petites marchandises actuellement en vigueur, à des taxes proportionnelles ayant *une base unique*, dont le *minimum est uniforme à toutes distances*.

Ce nouveau système aurait également pour conséquence de réduire considérablement les bénéfices que les commissionnaires prélèvent sur les recettes par le groupement des colis.

Ainsi, le tableau suivant fait ressortir la réduction opérée sur les expéditions au tarif des petits paquets :

EXPÉDITIONS du POIDS de	TARIF du 1 ^{er} septembre 1862	TARIF PROPOSÉ	BÉNÉFICE DES COMMISSIONNAIRES.		DIFFÉRENCE en moins par le tarif proposé	PART de l'état sur le bénéfice des commissionnaires	PART DU PUBLIC. sous forme de diminution de taxe
			Tarif du 1 ^{er} septem- bre 1862	Tarif proposé			
Kil	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c
1	" 50	" 30	" 48 (1)	" 27	" 21	" 01	" 20
2	" 50		" 46	" 24	" 22	" 02	" 20
3	" 75		" 69	" 21	" 48	" 03	" 45
4	" 75		" 67	" 18	" 49	" 04	" 45
5	" 75		" 65	" 15	" 50	" 05	" 45
6	1 "		" 88	" 12	" 76	" 06	" 70
7	1 "		" 86	" 09	" 77	" 07	" 70
8	1 "		" 84	" 06	" 78	" 08	" 70
9	1 "		" 82	" 03	" 79	" 09	" 70
10	1 "		" 80	" 0	" 80	" 10	" 70

(1) Nous calculons d'après un parcours de 15 lieues.

Le tableau ci-après fournit le même renseignement pour les expéditions faites aux conditions du tarif dit accéléré.

EXPÉDITIONS du POIDS de	TARIF du 1 ^{er} septembre 1862	TARIF PROPOSÉ	BÉNÉFICE DES COMMISSIONNAIRES		DIFFÉRENCE en moins par le tarif proposé	PART de l'état sur le bénéfice des commissionnaires	PART DU PUBLI sous forme de diminution de taxe
			Tarif du 1 ^{er} septem- bre 1862	Tarif proposé			
k l	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c
11			» 78 ⁽¹⁾	» 27	» 51	» 11	
12			» 76	» 24	» 52	» 12	
13			» 74	» 21	» 53	» 13	
14			» 72	» 18	» 54	» 14	
15			» 70	» 15	» 55	» 15	
16	1 »	» 60 ⁽¹⁾	» 68	» 12	» 56	» 16	» 40
17			» 66	» 09	» 57	» 17	
18			» 64	» 06	» 58	» 18	
19			» 62	» 03	» 59	» 19	
20			» 60	» 0	» 60	» 20	

Depuis quelques années, le Gouvernement a introduit de nombreuses améliorations dans les diverses branches de service de l'exploitation des chemins de fer.

Si, par suite de l'organisation des trains de nuit, les commissionnaires pouvaient recourir à cette combinaison d'expédier, au taux du tarif de la petite vitesse, les marchandises qui leur sont confiées pour être transportées à la grande vitesse, ils ne réaliseraient, en définitive, au *maximum*, que 29 centimes, tandis qu'actuellement ils bénéficient, comme il est démontré plus haut, de 48 à 80 centimes.

Les art 56 à 65 inclus sont adoptés

ART. 66 — Télégraphes.

On demande l'établissement de bureaux télégraphiques dans les chefs-lieux de de canton, qui en sont encore dépourvus.

La section centrale recommande ce vœu au Gouvernement.

L'art. 66 est adopté.

Les art. 67 à 73 inclus sont adoptés.

CHAPITRE V.

Les art. 74 à 77 inclus sont adoptés.

(¹) Nous calculons d'après un parcours de 15 lieues.

CHAPITRE VI.

Les art. 78 à 81 inclus sont adoptés.

Analyse des pétitions qui seront déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du budget.

1° L'administration communale de Liège demande que la canalisation de la Meuse s'effectue le plus tôt possible dans tout le cours de ce fleuve;

2° L'administration communale de Namur prie la Chambre d'allouer au budget des Travaux Publics le crédit nécessaire pour la canalisation de la Meuse jusqu'à Givet;

3° L'administration communale d'Hansbeke prie la Chambre de voter le crédit nécessaire pour la construction d'un pont sur le canal de Gand à Bruges, au passage d'eau d'Hansbeke-Veir;

4° Le conseil communal de Houffalize demande que la route de Libramont à Herbaumont soit prolongée jusqu'à Houffalize;

5° Le conseil communal de Noordschote demande la construction d'un pont sur l'Yser, en l'endroit dit Peereboom.

Même demande de Reninghe et Loo.

La section centrale approuve, à l'unanimité, le présent projet de loi et a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du budget rectifié et amendé tel qu'il a été présenté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

EM. DE LEXHY.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

ANNEXE.

Bruxelles, le 9 juin 1864.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Au mois de janvier dernier, j'ai communiqué à la Chambre les modifications qu'il y avait lieu d'apporter au projet de budget de mon Département pour l'exercice 1864, qui avait été présenté dès le 28 février 1863.

Depuis lors, la nécessité a été constatée d'y apporter trois nouveaux changements dont la nature, la cause et l'importance font l'objet des explications qui vont suivre.

Le premier amendement consiste à porter de 41,500 à 71,500 francs le crédit extraordinaire pétitionné à l'art. 10 du budget rectifié. Ce nouveau crédit de 30,000 francs est indispensable pour payer les frais de fourniture et déplacement de girandoles et de candélabres destinés à l'éclairage au gaz de la salle des séances du Sénat. L'exécution de ce travail, demandée par la questure du Sénat, formera le complément des travaux d'amélioration et d'ornementation pour lesquels des fonds ont été alloués déjà par la Législature.

Il y aurait donc lieu de libeller comme suit l'art. 10 du budget rectifié :

« Travaux extraordinaires au palais de la Nation, au palais Ducal, au monument de la place des Martyrs, à la salle du Sénat, ainsi qu'aux abords de l'école vétérinaire de l'État (charges extraordinaires), 71,500 francs.

Les développements fournis à l'appui du budget rectifié (voir p. 5 de la note préliminaire) comprennent au litt. Z de l'art. 11, une allocation de 25,800 francs pour le remplacement du pont levis de Knoeke, sur l'Yser, par un pont tournant.

Sur les instances des chambres de commerce et des administrations communales des localités intéressées, j'ai résolu de disposer le nouveau pont à construire de manière à pouvoir y opérer des retenues d'eau. Cette mesure sera des plus favorables aux intérêts de l'agriculture et sera également utile à la navigation. Afin d'en permettre la réalisation, je crois devoir solliciter un nouveau crédit de 14,200 francs, qui porterait ainsi de 25,800 à 40,000 francs l'allocation pétitionnée primitivement au litt. Z des développements de l'art. 11 du budget.

En conséquence, j'ai l'honneur de prier la section centrale de vouloir bien porter de 192,550 à 206,550 francs le crédit porté dans la colonne des charges extraordinaires, à l'art. 11 du tableau joint au budget rectifié.

Enfin, la troisième modification que j'ai l'honneur de solliciter consiste à augmenter de 4,200 francs et par conséquent à porter de 5,200 à 7,400 francs le crédit pétitionné à l'art. 28 du budget rectifié, pour le service de la Dyle et du Demer.

Cette somme est destinée à payer le prix des terrains dont l'acquisition, nécessaire au redressement du coude du Demer en aval du barrage d'Aerschot, avait été prévue au budget de 1863, mais dont l'expropriation, ayant dû avoir lieu, pour certaines parcelles, par la voie judiciaire, n'a pu être consommée qu'en 1864. C'est donc à charge de l'exercice 1864 que la dépense devra être imputée, et comme elle n'a pu être prévue au budget de cet exercice, il y a nécessité d'y porter l'allocation supplémentaire de 4,200 francs mentionnée ci-dessus.

Veillez, M. le président, soumettre ces modifications à la section centrale et agréer l'expression de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.
