

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 29 MARS 1884.

### Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le tableau VIII (Ministère des Travaux publics) du Budget général de l'État pour l'exercice 1884.

*(Voir les nos 102 page 47, session de 1882-1883, 3 page 43, 26, 32 et annexe, 61 et 114, session de 1883-1884, de la Chambre des Représentants, et 23, session de 1883-1884, du Sénat.)*

Présents : MM. le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Président ; le Comte DE BORCHGRAVE D'ALTENA, BRACONIER, PIRET, VANDENKERCHOVE et BALISAUX, Rapporteur.

MESSIEURS,

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 28 février 1883, le Gouvernement déposa, sur le bureau de la Chambre, le Projet de Budget général des recettes et des dépenses de l'Etat, pour l'exercice 1884. Le tableau n° VIII de ce Projet constitue le Budget proposé pour le Ministère des Travaux publics.

Ce Budget s'élevait en dépenses, pour charges ordinaires et permanentes, à 93,800,860 francs et, pour charges extraordinaires et temporaires, à 67,000 francs, soit ensemble 93,867,860 francs, constituant une augmentation de 1,089,005 francs sur les crédits votés par les Chambres, pour l'année 1883.

Le 17 octobre 1883, M. le Ministre des Finances proposa une série d'amendements au Budget général de l'Etat et, entre autres, au tableau contenant le Projet de Budget du Département des Travaux publics, amendements réduisant les évaluations des dépenses de ce ministère, pour l'exercice 1884, d'une somme de 1,692,940 francs, de sorte que le chiffre total de ce Budget fut réduit de 93,867,860 francs à 92,174,920 francs.

L'examen du dit tableau n° VIII du Projet de Budget amendé vous fera facilement apprécier, Messieurs, sans qu'il soit utile de faire ici l'énumération des détails, les modifications proposées par le Gouvernement au projet primitif.

Celui-ci proposait, pour 1884, une augmentation de crédits, sur ceux votés pour 1883, de 1,089,005 francs ; le projet amendé proposait, au contraire, une réduction de 603,935 francs sur les crédits de l'exercice antérieur.

Le 10 novembre 1883, M. le Ministre des Finances adressa à M. le Président de la Section centrale de la Chambre, chargée de l'examen du Projet de Budget général de l'Etat, des nouvelles notes et tableaux, au sujet des amendements à apporter au Projet de Budget du Ministère des Travaux publics, modifiant et complétant les amendements proposés le 17 octobre précédent, de manière à en former un ensemble complet.

Ces documents sont trop volumineux pour qu'il puisse entrer dans la mission de votre Commission, d'appeler particulièrement votre attention sur chacun des chiffres dont la modification a été proposée ; ils sont, du reste, en votre possession, et le travail de comparaison peut être simple et rapide.

Nous nous bornerons donc à résumer la situation, en appelant seulement votre attention sur le résultat des modifications proposées au point de vue financier, c'est-à-dire des dépenses probables du Département des Travaux publics pendant l'exercice en cours. D'après les amendements proposés le 17 octobre 1883, le total des réductions sur le Projet primitif de Budget s'élevait à la somme de 1,692,940 francs, comme il est dit plus

haut . . . . . fr.	1,692,940 »
Les amendements nouveaux proposés le 10 novembre 1883 comportent de nouvelles réductions jusqu'à concurrence de la somme de . . . . . fr.	307,240 »
Total. . . . . fr.	<u>2,000,180 »</u>

L'écart entre le Projet de Budget amendé et le Projet de Budget primitif était donc de 2,000,180 francs, et le Budget de 1883, de 911,175 francs.

A la date du 10 novembre 1883, par suite d'un travail d'ensemble fusionnant et confondant toutes les propositions antérieures, le Projet de Budget, pour 1884, était clair et net, et soldait pour 91,867,680 francs au lieu de 93,867,860 francs du Projet primitif.

Le 22 janvier 1884, l'honorable Ministre des Finances adressa d'urgence, à M. le Président de la Chambre des Représentants, un nouvel amendement n'apportant aucun changement au chiffre total du Budget, mais ayant trait à un transfert des allocations concernant le personnel, en exécution du principe que la faculté de transfert des allocations pour le personnel doit être autorisée par la loi du Budget et, conséquemment, être inscrite non pas au tableau des développements sur lequel les Chambres ne statuent pas, mais au tableau annexé à la loi du Budget et faisant partie intégrante de celle-ci.

La Section centrale de la Chambre, pour le Budget de l'État, avait avec raison appelé l'attention du Gouvernement sur cette irrégularité ou plutôt cet oubli.

Vous remarquerez, au Projet de Budget voté par la Chambre, l'annotation qui suit les numéros 6 et 44, et qui donne ainsi satisfaction à l'observation de la Section centrale.

L'honorable Ministre des Finances justifie du reste, dans sa note, cette autorisation de transfert utile et même souvent nécessaire à la simplification dans le travail administratif et à la réalisation de nouvelles économies.

Enfin, le 11 mars 1884, le Gouvernement déclarant qu'il était alors à même d'apprécier avec plus d'exactitude les besoins financiers de l'exercice courant, ainsi que les résultats des réformes et des simplifications apportées à l'organisation des services du chemin de fer, propos de faire de nouvelles réductions au

Budget jusqu'à concurrence de 1,010,000 francs, ramenées à 1,008,000 francs par suite d'une augmentation de 2,000 francs au chapitre I<sup>er</sup> (administration centrale, pour pouvoir donner une légère augmentation de salaire aux agents qui ont des titres à une amélioration de position.

Les nouvelles réductions proposées par le Gouvernement ont trait :

1° Au matériel et fournitures de bureaux pour tous les services des chemins de fer . . . . .	fr. 150,000
2° Au salaire des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	160,000
3° Au combustible et autres objets de consommation pour la traction des trains . . . . .	400,000
4° A l'entretien, réparation et renouvellement du matériel . . .	150,000
5° Aux salaires des agents payés à la tâche, à la journée et par mois et manœuvres par chevaux . . . . .	50,000
6° Au camionnage . . . . .	100,000
Total. . . . .	fr. 1,010,000

Il résulte de cette nouvelle proposition d'amendements que le montant total du Projet de Budget du Ministère des Travaux publics qui était descendu à 91,867,600 francs, est ainsi réduit à 90,859,680 francs, ce qui constitue une différence de 3,008,180 francs avec le chiffre du Projet de Budget primitif, et une économie de 1,919,175 francs sur les crédits votés pour l'exercice 1883.

Tel est, Messieurs, le Projet de Budget voté par la Chambre des Représentants et qui est aujourd'hui soumis à vos délibérations.

Après cet aperçu historique du Budget, improprement appelé Budget du Ministère des Travaux publics, nous croyons utile, Messieurs, d'entrer dans quelques considérations générales sur des questions qui ont préoccupé la Section centrale de la Chambre et fait l'objet des discussions de celle-ci.

Nous disons : des considérations générales, parce que pour vous faire bien apprécier les développements et les détails de ce Budget, nous ne pourrions mieux faire que de vous remettre en mémoire le remarquable et savant rapport de M. Le Hardy de Beaulieu, rapport qui, à part quelques erreurs de chiffres relevées du reste dans les discussions de la Chambre et quelques idées que nous ne pouvons tous approuver, mérite une étude et une méditation sérieuses. C'est avec raison que nous disons aussi que le Budget dont nous nous occupons est improprement appelé Budget du Ministère des Travaux publics.

En effet, depuis que les travaux d'utilité publique concernant les rivières, les canaux, les ports et les chemins de fer à construire, ont été distraits de ce Département, pour entrer dans les attributions du Ministère de l'Intérieur, les Travaux publics lui sont presque absolument étrangers, et sa qualification devrait plutôt être celle de Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Son objet ou son but n'est plus qu'une vaste entreprise industrielle et commerciale d'exploitation de chemins de fer, postes, télégraphes et marine, sous la haute direction d'un chef, moralement responsable, et sous le contrôle et la surveillance des Chambres.

La mission de la Section centrale de la Chambre et celle de la Commission des Travaux publics du Sénat, chargées de faire rapport sur ce Budget, sont donc aujourd'hui singulièrement simplifiées, et il n'appartient pas même à leurs rapporteurs, sans empiéter sur la mission des rapporteurs sur les Projets

de Budgets de l'Intérieur, d'apprécier l'utilité ou la nécessité des travaux publics qui pourraient ou qui devraient être exécutés, pour augmenter le trafic général du chemin de fer et, conséquemment, ses résultats financiers.

Nous ne pouvons cependant que féliciter l'honorable rapporteur de la Section centrale de la Chambre d'avoir franchi cette barrière, et personne, croyons-nous, ne peut penser à l'en blâmer, car ces questions intéressent à un haut degré l'équilibre si discuté, depuis quelque temps surtout, entre les recettes et les dépenses de l'Etat.

Dans toute entreprise industrielle ou commerciale, les personnes qui sont chargées de la diriger ou de la contrôler doivent nécessairement, pour l'accomplissement de leur mission, être constamment préoccupées des problèmes suivants : Le prix de revient du produit ou du service offerts à l'acheteur est-il descendu jusqu'à ses extrêmes limites ? Quels sont les moyens de l'améliorer encore, afin d'augmenter l'écart entre lui et le prix de vente ? La production ou le trafic sont-ils suffisamment développés, quels sont les moyens de les étendre encore, afin d'augmenter la somme des profits ?

A part les considérations d'intérêt public ou général qui peuvent souvent, dans l'administration des affaires de l'Etat, apporter quelques changements à cet ordre d'idées, ces questions sont celles qui doivent être l'objet des constantes préoccupations et des études du chef du Département des Travaux publics.

Toutes les discussions à la Chambre au sujet de son Budget prouvent surabondamment ce que nous venons de dire.

On rappelle ces faits à l'honorable Ministre : Le coefficient des frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, qui était, en 1870, de 52-20 p. c. de la recette brute, s'est élevé, en 1873, à 72-87, pour descendre à 58-80 p. c. en 1879, se relever, en 1880, à 62-95 p. c. et descendre, en 1882, à 62-20 p. c.

Ce coefficient est, dit-on avec raison, trop élevé, celui de l'exploitation des lignes anglaises étant de 47 à 48 p. c., et celui de l'un des chemins de fer concédés, en Belgique (le Grand-Central Belge), ne dépassant pas 52 p. c. ; il faut donc remédier à cet état de choses préjudiciable aux intérêts du Trésor public, réduire le prix de revient par des économies sur la plupart des services du chemin de fer.

L'honorable Ministre protestant avec raison aussi, pour des motifs qu'il est inutile de rappeler ici, contre la comparaison faite entre l'exploitation des chemins de fer par l'Etat et celle faite par des Compagnies concessionnaires, reconnaît, avec une franchise louable, qu'au point de vue des résultats financiers, l'exploitation des chemins de fer de l'Etat est susceptible de grandes améliorations. Il annonce, à la satisfaction de tous, qu'il y a déjà apporté d'importantes réformes, et il en promet de nouvelles encore pour l'exercice 1885.

Le chiffre total des réductions opérées par lui, pour l'exercice courant, s'élève à la somme de 3,006,180 francs, et le coefficient d'exploitation est descendu à 59 p. c. avec espoir de le voir réduit à 58 p. c., pour l'exercice prochain. Il résulte de ce qui précède, Messieurs, que bientôt le déficit du chemin de fer qui fait, depuis quelques années, l'objet des plus vives préoccupations et discussions, ne sera plus que du domaine de l'histoire.

Nous ne pouvons qu'adresser nos plus sincères félicitations à l'honorable chef du Département des Travaux publics, pour l'intelligence, l'activité et surtout l'énergie, qu'il a dû déployer pour atteindre ce but.

Nous ne devons pas oublier que la tâche était rude, car les mauvais résul-

tats financiers du chemin de fer de l'Etat étaient surtout dus à l'introduction dans son réseau de lignes nouvelles, d'une exploitation onéreuse pour le Trésor public, surtout dans les premières années de leur reprise.

Mais puisqu'il existe encore beaucoup de changements à faire, d'améliorations à apporter, pour perfectionner, autant que possible, l'exploitation au point de vue de la dépense, quels sont les moyens d'atteindre ce but, les nouvelles économies à réaliser ?

Il n'est certes aucune économie à négliger, quelque minime qu'elle puisse paraître, quand elle ne peut nuire à un service complet et régulier.

Depuis longtemps déjà, l'industrie et le commerce du pays traversent des moments bien difficiles, et l'industriel qui veut assurer la viabilité de son établissement, est rigoureusement tenu aujourd'hui de compter avec le centime qui, ne paraissant rien par lui-même, prend de sérieuses proportions, quand il est en présence d'un multiplicateur important.

Mais c'est surtout vers les principaux éléments du prix de revient que l'attention doit d'abord être dirigée, pour chercher les économies utilement réalisables. Or, parmi ces principaux éléments, figurent en première ligne les dépenses de l'entretien du matériel.

D'après les renseignements fournis par l'honorable Ministre des Travaux publics, le Budget comporte une dépense d'environ 15 millions de francs pour l'entretien du matériel, soit 19 p. c. de la dépense totale de l'exploitation du chemin de fer.

Mais ce chiffre, comme beaucoup d'autres, est contesté, et nous devons regretter sincèrement que la comptabilité des chemins de fer de l'Etat soit si défectueuse, qu'il est presque impossible de donner une preuve mathématique des faits sur lesquels on appuie son argumentation.

Plusieurs personnes, d'une compétence indiscutable, affirment que les frais de cet entretien s'élèvent au tiers environ du coût total de l'exploitation.

L'honorable rapporteur de la Section centrale de la Chambre estime que les dépenses des ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant s'élèvent, d'après les tableaux fournis par l'administration, à 22,915,642 francs pour l'année 1882 et à 5,508,828 francs pour le premier trimestre de 1883, soit donc presque le tiers de la dépense totale du chemin de fer. Où s'arrêter ? Qui croire ? Il faudrait évidemment établir un système spécial de comptabilité.

L'honorable Ministre s'en occupe et une comptabilité spéciale est en voie d'essai aux ateliers de Gentbrugge.

Quoi qu'il en soit, il ne reste pas moins vrai que cet élément important du prix de revient doit surtout appeler l'attention de qui cherche à le réduire par des économies.

Nous avons tous conservé le souvenir d'un remarquable discours prononcé au Sénat, dans le cours de la session dernière, par notre honorable collègue M. Vandenkerchove, discours qui fit sensation et donna matière à beaucoup de commentaires.

L'honorable sénateur estimait à environ 7 millions, l'économie annuelle à résulter de la suppression des ateliers de réparation de l'Etat, en confiant les réparations du matériel à l'industrie privée qui y trouverait, elle, une importante source de travail.

Ce chiffre était-il assis sur une base fautive, résultait-il de renseignements erronés de comptabilité ? Il fut contesté par le Ministre, l'argumentation ne

resta pas entièrement debout, mais il n'en fut pas moins acquis que l'on pouvait trouver là une source d'abondantes économies.

Les considérations que toutes les exploitations de chemins de fer ont leurs ateliers de réparations ; que l'Etat possède de nombreux et importants arsenaux qui ont coûté des millions dont l'intérêt serait perdu, si les ateliers étaient abandonnés ; qu'il faudrait les fermer ou les louer à l'industrie privée, n'ont, à nos yeux, qu'une faible valeur.

L'intérêt du capital engagé est minime, en présence du résultat industriel final. Toute la question se résume en celle-ci : L'industrie privée rendrait-elle à l'Etat le même service, mais à meilleur marché ? Si la solution de cette question est affirmative, mathématiquement démontrée, l'hésitation n'est pas possible.

L'idée ne peut venir sérieusement à personne de faire de l'industrie uniquement pour utiliser un établissement qui chôme. Il est bien des établissements industriels dont nous refuserions la propriété, même à titre gratuit, si l'on nous imposait la condition de les mettre en activité.

Nous sommes loin de prétendre que l'administration du chemin de fer de l'Etat doit fermer absolument ses ateliers et confier toutes ses réparations et tout l'entretien de son matériel à l'industrie privée.

Il y aura toujours une foule de réparations d'une importance secondaire, d'une grande urgence, qu'il est impossible de confier à l'industrie privée, mais il n'en est pas de même de certains travaux, tels, par exemple, que des lots parfois considérables de locomotives à remettre en bon état de réparation.

Nous croyons que, dans ces cas, l'intervention de l'industriel ne peut être qu'utile à l'Etat, si toutefois celui-ci se met à même de s'enquérir sérieusement de l'importance des réparations à faire.

Nous ne pouvons que recommander à l'honorable Ministre des Travaux publics de faire une étude approfondie de cette intéressante question des ateliers de l'Etat, et nous faisons le vœu que le Gouvernement se montre très circonspect, à l'avenir, dans la création de nouveaux ateliers et dans des promesses que lui arrachent parfois des considérations étrangères à la bonne administration des deniers publics.

Parmi les autres sources possibles d'économies à réaliser dans l'exploitation du chemin de fer de l'Etat, on cite le nombre trop considérable du personnel qui y est attaché.

Ce n'est certes pas le chiffre du traitement des fonctionnaires que la critique puisse atteindre sérieusement, car il faut reconnaître que la rémunération n'est pas large et n'est pas de nature à attirer les hommes intelligents, capables et expérimentés.

Mais quand elle prend un caractère sérieux, c'est quand elle s'attache au nombre. En effet, il faut reconnaître et avouer que dans aucune administration connue de chemins de fer, le nombre des employés n'est relativement aussi considérable que dans l'administration du chemin de fer de l'Etat.

La paperasserie aidant, car elle paraît fleurir dans toutes les administrations publiques, le mal ne fait que s'empirer de jour en jour. Quoi qu'il en soit, il faut éviter avec soin de tomber dans l'excès, en recherchant de ce côté les grandes économies.

Il est évident qu'un nombre beaucoup plus restreint de fonctionnaires, mieux rétribués et conséquemment peut-être plus travailleurs et plus zélés, rendraient le même service.

Mais il serait bien difficile, sinon impossible, à un Ministre d'opérer rapidement de semblables réformes ; on doit bien réfléchir avant de briser des positions, et c'est surtout en rétrécissant la porte d'entrée de ses bureaux, qu'il arrivera successivement à des résultats favorables.

Dans le même ordre d'idées d'économies à réaliser, nous félicitons l'honorable Ministre des réformes qu'il a apportées dans le luxe de trains que rien ne justifiait que le désir de satisfaire à des exigences auxquelles une Compagnie concessionnaire ne se serait certes pas pliée.

Il est une question qui a trait aux dépenses de construction et d'entretien des voies ferrées et sur laquelle nous croyons devoir attirer l'attention du Gouvernement. Elle mérite un examen d'autant plus sérieux, qu'elle intéresse non seulement le chemin de fer, mais encore l'une des plus importantes industries du pays, la métallurgie. C'est l'emploi de la traverse métallique remplaçant la bille de bois.

De l'avis d'hommes des plus compétents, la traverse métallique s'impose à toutes les voies ferrées. Les administrations de chemins de fer allemands sont parvenues, après de nombreux essais, à créer ainsi des voies faciles, résistantes, élastiques et stables.

L'Allemagne a utilisé, pour ses chemins de fer, des traverses métalliques jusqu'à concurrence de 70,000 tonnes en 1880, 80,000 tonnes en 1881 et 95,000 tonnes en 1882. Elle compte aujourd'hui 5,000 à 6,000 kilomètres de voies entièrement métalliques. Quelle ressource l'industrie métallurgique belge trouverait dans cet emploi, si le Gouvernement ordonnait des essais sérieux, sans prévention, et avec le désir de réussir !

Si les frais de premier établissement peuvent être quelque peu plus élevés, par l'emploi de la traverse métallique au lieu de la traverse en bois, une large compensation s'établit par la durée, la stabilité et la valeur que conserve encore la traverse métallique après son usure.

Des essais sérieux se justifieraient d'autant plus que le bois devient rare en Belgique, et qu'il y a lieu de s'effrayer de cette quantité prodigieuse de bois appliqués à la bille de chemin de fer. On en arriverait à craindre un déboisement général et peu désirable du pays, dans un avenir peu éloigné.

L'honorable rapporteur de la Section centrale de la Chambre a, comme nous l'avons dit plus haut, cherché les moyens d'améliorer la situation financière du chemin de fer de l'Etat, non seulement par des considérations et des appréciations qui ont directement trait à son exploitation, mais encore par des vues d'ensemble sur la situation de notre réseau ferré et sur les travaux qui resteraient à exécuter pour le compléter et augmenter son trafic.

Le suivre dans sa démonstration souvent serrée et logique, nous conduirait trop loin.

Nous croyons cependant ne pouvoir nous dispenser d'appeler, comme lui et comme l'ont fait antérieurement plusieurs autres membres des deux Chambres, notamment, dans la session dernière, notre honorable collègue M. Crocq, l'attention du Gouvernement sur l'établissement d'un chemin de fer direct entre Bruxelles et Mayence, reliant, par la voie la plus courte, la plus directe et conséquemment la plus rapide, l'Europe centrale et l'Orient avec l'Angleterre et tous les pays transatlantiques.

Les avantages à résulter de cette voie nouvelle, pour la Belgique, et notamment pour Bruxelles, Anvers, Ostende, et pour notre chemin de fer, sont si

palpables, si évidents, ils ont été si souvent démontrés avec clarté et logique, qu'il devient surprenant que le Gouvernement ne s'occupe pas avec activité et énergie de la réalisation de pareil projet.

Les études sont complètes à tous points de vue, depuis longtemps déjà, toutes les difficultés naturelles peuvent être facilement vaincues, et nous ne pouvons considérer que comme spécieux les motifs d'hésitation donnés par l'honorable Ministre de l'Intérieur, dans la séance de la Chambre du 27 courant.

Il n'est certes pas discutable que la création de cette nouvelle voie ferrée dépende nécessairement d'un accord à intervenir entre les gouvernements belge et allemand, car nous ne pouvons atteindre le but qu'en passant sur le territoire de l'Allemagne et, conséquemment, avec l'autorisation du gouvernement allemand. Cet accord fut possible, il y a quelques années, et même désiré, croyons-nous.

Les intérêts de l'Allemagne centrale se sont-ils depuis lors modifiés ? Nous ne le pensons pas. C'est, du reste, au gouvernement belge qu'il appartient surtout de prendre l'initiative d'une négociation sérieuse entamée avec la volonté de faire tout ce qui sera en son pouvoir pour la conduire à bonne fin.

L'état actuel des finances du pays doit être, en ce qui concerne l'exécution de ce projet, la moindre de ses préoccupations, car l'intervention privée ne lui ferait pas défaut.

Dans ce cas, toutefois, des conventions spéciales devraient sauvegarder les droits et les intérêts de l'Etat, comme ils l'ont été dans d'autres circonstances, notamment au sujet de la ligne de Braine-le-Comte à Gand.

Il semblerait résulter de tout ce qui précède que nous avons été absorbés par une seule idée, un seul but à atteindre, celui de diminuer les charges du chemin de fer de l'Etat et d'augmenter ses profits, afin d'enrichir le Trésor des résultats industriels de cette exploitation. Ce serait une erreur.

Nous désirons ardemment, il est vrai, que l'équilibre entre les recettes et toutes les charges quelconques du chemin de fer s'établisse dans le plus bref délai possible, mais si, contrairement à ce qui existe encore aujourd'hui, cet équilibre doit être rompu en faveur d'un boni annuel, nous entendons bien que l'industrie, l'agriculture et le commerce du pays, en profitent par des réductions de tarifs devenues indispensables, non pas à leur prospérité, mais même à leur vitalité.

L'industrie charbonnière, entre autres, souffre particulièrement de la concurrence que lui font les charbonnages allemands, au centre même du pays.

On cite comme devant se réaliser, dans un avenir très prochain, la création de grands dépôts de charbons allemands à Anvers, à Louvain et à Bruxelles.

La plus grande partie de ces charbons arrivent en Belgique par les voies navigables, à une époque choisie mais néanmoins régulière, où les frets de la Rhür, vers la Hollande et la Belgique, subissent une notable réduction.

Le remède à un tel état de choses, si préjudiciable à nos intérêts industriels charbonniers, ne peut être que dans la réduction des frais de transport des charbons belges, vers les ports de mer et surtout vers Anvers.

Ne pourrait-on rendre applicables à la consommation locale des villes dites maritimes et de leurs environs, les tarifs de transport pour l'exportation par mer ? On assurerait ainsi à l'industrie charbonnière belge la conservation de débouchés qu'elle semble devoir perdre, dans son propre pays. Le chemin de fer pourrait encore, par l'augmentation de son trafic et en prescrivant aux

industriels des conditions spéciales de chargements pour ces destinations, y trouver un profit satisfaisant.

Il atteindrait facilement ce résultat par une meilleure utilisation de son matériel roulant. Que de wagons retournent souvent à vide à Anvers, une des grandes préoccupations de l'administration du chemin de fer étant de pourvoir toujours Anvers d'un matériel souvent exagéré, pour ses besoins réguliers.

Nous ne pourrions trop insister auprès de l'honorable Ministre des Travaux publics, pour appeler son attention sur les réformes possibles au sujet des tarifs de transport des marchandises ; nous lui recommandons de méditer le discours de M. Sabatier, dans la séance de la Chambre des Représentants du 13 de ce mois, sur les anomalies constatées par la comparaison des tarifs des voyageurs et des marchandises et des résultats financiers de leurs exercices, pour le chemin de fer de l'Etat.

#### POSTES.

Nous devons constater, avec la plus grande satisfaction, qu'à part quelques réformes qui seront la conséquence nécessaire du complément de notre réseau de chemins de fer et de la création prochaine de chemins de fer vicinaux, et pour lesquelles l'initiative du Ministre et de son administration ne feront certes pas défaut, le service des postes, en Belgique, est dans un état voisin de la perfection.

#### TÉLÉGRAPHES.

Le déficit prévu, pour l'exercice 1884, de l'exploitation du télégraphe s'élève encore à 499,212 francs, mais on ne doit pas perdre de vue qu'indépendamment de son immense utilité générale, le télégraphe continue à rendre gratuitement des services nombreux et importants à toutes les branches de l'administration des affaires de l'Etat.

#### MARINE.

Le déficit, pour l'exercice 1884, est de 146,245 francs.

Nous nous permettons d'appeler l'attention du Gouvernement sur le travail de l'honorable rapporteur de la Section centrale de la Chambre, au sujet de la marine belge.

Il y donne des raisons puissantes pour développer la marine, dans l'intérêt de la prospérité et de l'avenir du pays.

La Commission des Travaux publics, à l'unanimité de ses voix, vous propose, Messieurs, de donner un avis favorable au Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics.

Bruxelles, le 29 mars 1884.

*Le Rapporteur,*  
E. BALISAUX.

*Le Président,*  
C<sup>te</sup> DE MERODE WESTERLOO.

**Rapport de la même Commission, chargée d'examiner le tableau XIV (dépenses sur ressources extraordinaires), en ce qui concerne le Ministère des Travaux publics.**

MESSIEURS,

Le tableau XIV, se rapportant au Budget des dépenses sur ressources extraordinaires, comporte, pour le Ministère des Travaux publics, pour les crédits reportés de l'exercice antérieur, une somme de fr. 1,958,082 44  
et pour les crédits nouveaux, une somme de . . . . . 11,186,450 »  
Total. . . fr. 13,144,532 44

La Commission des Travaux publics a adopté ce tableau à l'unanimité de ses membres.

*Le Rapporteur,*  
E. BALISAUX.

*Le Président,*  
C<sup>te</sup> DE MÉRODE WESTERLOO.