

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JANVIER 1872.

Enquête publique sur toutes les questions qui intéressent l'exploitation des chemins de fer de Belgique.

(Pétitions d'industriels et de commerçants de diverses communes, analysées dans les séances des 15, 16, 19, 20, 22 décembre 1871 et 16 janvier 1872.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. DESCAMPS.

MESSIEURS,

La Chambre a renvoyé à l'examen de la commission permanente d'industrie, des pétitions par lesquelles la Chambre de commerce et des fabriques de Bruxelles, les Chambres de commerce de Charleroi, d'Audenarde, de Mons, de Liège, les associations houillères et métallurgiques du couchant de Mons, des bassins de Liège, de Charleroi et de la Vallée de la Sambre, des industriels et des négociants de Liège, de Gilly, de Gosselies, des verriers et des directeurs de charbonnages et d'usines, réclament une enquête parlementaire mixte et publique qui embrasserait toutes les questions qui intéressent l'exploitation des chemins de fer de Belgique.

La crise des chemins de fer qui sévit d'une manière générale en Europe, a frappé tout particulièrement notre pays ; une insuffisance incroyable des moyens de transport a placé notre commerce et notre industrie dans un état de souffrance inconnu jusqu'à ce jour ; cette situation exige de prompts et énergiques remèdes ; la nécessité d'éviter à l'avenir le retour d'un état de choses aussi déplorable commande, en même temps, une étude large, sérieuse et attentive des divers services de l'exploitation.

Pour que l'enquête qu'ils sollicitent soit complète et péremptoire, les pétitionnaires émettent le vœu que la commission soit composée de membres de la

(1) La commission était composée de MM. DE LEBAYE, président, JANSSENS, VAN ISEGHEM, VERMEIRE, DESCAMPS, BALISAUX, SIMONIS, CRUYT et DELAET.

Chambre et de représentants du commerce et de l'industrie ; ils demandent, en outre, que cette enquête soit publique, et que la commission puisse s'entourer ainsi, en toute garantie, des renseignements de toute nature qui lui seront nécessaires.

Une première question se présentait d'abord à l'examen de votre commission permanente d'industrie ; la crise actuelle est-elle le résultat d'un fait absolument accidentel, ou puise-t-elle sa principale raison d'être, dans des causes organiques, dans un vice originel qui fausserait l'organisation même des chemins de fer ?

L'impossibilité dans laquelle se sont trouvés depuis un an les chemins de fer belges, de faire face aux nécessités du service a été, dans une certaine mesure peut-être, un effet de la réaction des graves événements qui se sont accomplis en France et en Allemagne. Les conséquences fatales de ces événements ont occasionné chez nos voisins, personne ne l'ignore, une perturbation très-profonde dans le service de toutes les voies ferrées, et notre matériel, peu protégé d'une part par les conventions relatives au service mixte entre l'État et les compagnies étrangères, forcé, d'autre part, pour ne pas entraver les relations de notre commerce international de suppléer au manque de matériel étranger, disparut partiellement pendant quelques, mois, au profit des compagnies en service mixte avec l'État. Néanmoins, la disparition momentanée d'un certain nombre de wagons n'a pu exercer qu'une influence assez limitée sur la marche des services, et notre pays auquel les malheurs de la guerre ont été épargnés, aurait évidemment dû souffrir beaucoup moins que ses voisins des suites fâcheuses qui en sont résultées pour l'exploitation des chemins de fer ; or, nulle part peut-être, la crise des transports ne s'est fait sentir d'une manière plus intense et plus déplorable qu'en Belgique. C'est que, on ne doit pas s'y tromper, les embarras persistants de l'exploitation ne peuvent être imputés à la disparition momentanée d'un certain nombre de wagons, pas plus que l'accroissement inouï des besoins actuels du trafic n'est dû à la reprise des courants suspendus par la guerre ; ce dernier accroissement révèle surtout, dans notre pays éminemment producteur, une situation nouvelle, une reprise sérieuse de l'activité industrielle. Or, les faits sans nombre qui se passent maintenant tous les jours sous nos yeux, nous le démontrent à l'évidence, la crise des transports avait son heure marquée et devait infailliblement éclater plus ou moins violemment au moment du réveil des affaires et du mouvement qui en est la suite inévitable ; l'organisation des services de notre rail-way, les moyens d'action dont il dispose, ne répondent point à ces besoins nouveaux, à cet essor trop longtemps imprévu du mouvement commercial et industriel.

Naguère encore, l'avenir des chemins de fer paraissait plus ou moins problématique, incertain ; et ce n'était point sans une certaine défiance, sans une parcimonie aujourd'hui bien regrettable, que le Gouvernement hasardait les sacrifices qui avaient pour but soit l'amélioration des services, soit des installations plus complètes ; les pétitionnaires ont indiqué avec raison, dans leur requête, l'exiguité relative de la plupart pour ne pas dire de toutes les gares principales du pays ; le peu de célérité avec lequel s'effectue la réparation du matériel, l'organisation incomplète du service de nuit pour les marchandises, l'insuffisance du personnel surchargé de travail et d'ailleurs peu encouragé ; la

rétribution mal calculée de certaines catégories d'employés et d'ouvriers que l'on ne se procure que très-difficilement, l'utilisation imparfaite du matériel, conséquence inévitable de ces faits; l'urgence du doublement des voies sur les parcours les plus chargés de transports, l'obligation surtout pour l'État d'exiger dans la plupart des cas, des compagnies concessionnaires la construction de la seconde voie prévue par les cahiers des charges, ou par les actes de concession, la répartition défectueuse des wagons et la tendance des compagnies belges et étrangères à retenir trop longtemps le matériel de l'État, la nécessité enfin, pour remédier à ces abus, d'introduire des modifications dans les conventions relatives au service mixte entre les diverses exploitations.

Parmi les causes multiples qui ont provoqué la crise des transports aussi bien sur les lignes de l'État que sur celles des Compagnies concessionnaires, on n'en a, pour ainsi dire envisagé qu'une jusqu'à ce jour, — la pénurie du matériel; — c'est à peine si l'on a songé à remédier à l'insuffisance pourtant bien évidente des installations; pour le reste, on s'est borné à entretenir l'ancien outil, on lui fera produire peut-être une somme de travail un peu supérieure à celle qui avait été obtenue précédemment, mais à quelles conditions d'exploitation ce résultat sera-t-il acquis? Le décompte des recettes et des dépenses nous le fera connaître ultérieurement.

Cependant, on ne peut le méconnaître, l'industrie des chemins de fer entre dans une ère nouvelle; le développement industriel qui assure son avenir se manifeste d'une manière générale; ce développement serait immense, s'il n'était, en ce moment même, comprimé par les embarras de l'exploitation. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur les tableaux comparatifs officiels du mouvement commercial et de celui qui s'est produit dans nos ports pendant les neuf premiers mois de 1870 et de 1871. Ces tableaux accusent, pour les importations et les exportations réunies, une augmentation de plus 28 p. % en faveur de la dernière année. En ce qui concerne le mouvement de la navigation maritime, le nombre des entrées et des sorties de navires constatés dans les bureaux d'Anvers — Ostende — Selzacte — Nieuport — a été d'environ 52 p. % plus élevé pendant les neuf premiers mois de 1871, que dans la même période de 1870!

Ce mouvement de la navigation maritime qui a donné à nos ports, à celui d'Anvers surtout, pendant et après la guerre de 1870, une importance nouvelle et relativement si considérable, a réagi de la manière la plus heureuse sur le trafic de nos voies ferrées; or, il n'est pas douteux que ce mouvement, nous resterait acquis en grande partie, s'il était secondé par des mesures promptes, énergiques et intelligentes.

Néanmoins, si l'on s'en rapporte aux termes mêmes de l'exposé des motifs de la loi par laquelle le Gouvernement réclame de la législature un crédit de 12,080,000 francs ⁽¹⁾ dont moitié à peine sera affectée à nouveau à l'augmentation du matériel pour marchandises, il semblerait que le Gouvernement, peu confiant dans la progression constante du trafic que présagent cependant pour

(¹) En vertu d'amendements déposés par M. le Ministre des Travaux Publics dans la séance d'hier, ce crédit est porté à la somme de 16,080,000 francs.

l'avenir les faits qui se passent aujourd'hui, regarde plutôt comme accidentel et passager, l'énorme développement actuel des transports : « On se demandera » peut-être » dit avec une certaine hésitation M. le Ministre des Travaux Publics, « si le matériel déjà commandé ne constituera pas un moyen de parer » à toutes les éventualités ; j'ai pensé que dans les circonstances actuelles, *il ne* « faut pas craindre d'escompter l'avenir. En effet, nous sommes, à la veille » de voir s'agrandir encore le champ de l'exploitation, notamment par l'ouverture progressive des lignes dont la Compagnie des bassins-houillers poursuit » l'établissement, pour en remettre la gestion au Gouvernement.

En entendant ce langage rassuré, pourrait-on s'imaginer que toutes les administrations de chemins de fer de notre pays sont, en ce moment même, impuissantes à conjurer une crise des plus intenses, que le combustible manque partout, que de nombreuses usines chôment, qu'enfin des plaintes s'élèvent de toutes parts contre l'insuffisance du matériel et contre cette impuissance de la part de l'État et des compagnies, d'accomplir la mission qui leur est confiée ?

Votre commission permanente d'industrie, de même que les pétitionnaires, est loin de partager la quiétude du Département des Travaux Publics ou ses appréhensions d'avoir provoqué, par ses dernières mesures, une extension exagérée du matériel ; la chambre de commerce et des fabriques de Bruxelles, entre autres, estime que le chiffre sollicité ne répond nullement aux exigences des services du rail-way : « Le Département des Travaux Publics ne semble pas considérer » dit la pétition émanant de cette Chambre « que si même le trafic ne doit pas » conserver l'activité qui lui est actuellement imprimée, encore, par mesure de » précaution, faudrait-il mettre le chemin de fer en état de satisfaire à des » nécessités exceptionnelles, si l'on veut, mais qui peuvent se renouveler.

» Une demande de crédit de 50 millions paraît à première vue exagérée. Si » l'on réfléchit qu'il faut créer des voies et des installations, augmenter les trains, » multiplier le matériel, surtout si l'on calcule la perte que fait subir au pays » une crise en matière de transports, on arrive à croire qu'un crédit de 50 millions n'aurait rien d'excessif. »

Passant à un autre ordre d'idées, la même pétition ajoute : « Dans notre » ressort, la situation serait moins tendue si le Gouvernement avait tenu » compte des avis de notre Chambre relativement à la batellerie. *Par suite de* » *la concurrence irrutionnelle et désastreuse que les chemins de fer font aux* » *canaux*, les voies de navigation ont vu tous les ans diminuer leurs transports. » Le nombre des bateaux a diminué considérablement dans ces dernières années. » Or, si le Gouvernement n'avait point arrêté le développement des transports » par eau, une grande partie des houilles du Centre et de Charleroi eût été » amenée par cette voie au lieu d'embarrasser le chemin de fer, et la crise » actuelle eût été en partie conjurée.

Arrêtons-nous un instant à cette question de la batellerie si justement soulevée par la chambre de commerce de Bruxelles, mais hâtons-nous de dire que si l'opinion exprimée par cette chambre implique la critique de l'abaissement des tarifs du chemin de fer et de l'application du barème différentiel au transport des marchandises pondéreuses, il est impossible à votre commission permanente

d'industrie d'y adhérer aucunement. Que l'on réclame la séparation complète des deux services essentiellement distincts des chemins de fer et des voies navigables, et une direction spéciale pour chacun de ces services, que l'on demande l'unité de dimensions des canaux, la réglementation des chômages, la réduction de durée des parcours, rien n'est plus juste et plus raisonnable, et à cet égard, nous ne pouvons que nous rallier aux réclamations que la chambre de commerce de Mons a fait entendre depuis un grand nombre d'années. La chambre de commerce de Charleroi, dans le but d'améliorer le sort de la batellerie a, de son côté, sollicité depuis longtemps, sinon la suppression des droits, tout au moins l'abaissement des péages au chiffre strictement nécessaire pour couvrir les frais d'entretien des voies navigables; toutes ces mesures méritent de fixer la sérieuse attention et la sollicitude du Gouvernement; mais quelles que soient les améliorations que l'on apporte aux canaux, améliorations que nous appuyons de toute notre énergie, nos observations relatives aux chemins de fer n'en restent pas moins debout, et nous sommes d'avis qu'en ce qui concerne les tarifs, le dernier mot n'est point encore dit sur les réductions auxquelles ils seront soumis dans l'avenir.

Quoiqu'il en soit, l'étude de ces questions est devenue urgente, indispensable; elle s'impose à nous comme elle s'est imposée à nos voisins, et la demande d'enquête formulée par les pétitionnaires n'a d'ailleurs aucunement pour but d'incriminer les mesures ou les intentions des diverses administrations qui se sont succédé; sans doute des fautes nombreuses, des imprévoyances surtout ont été commises, mais à qui eût-il été donné de prévoir l'immense mouvement commercial et industriel, le développement énorme du trafic qui a mis en défaut toutes les combinaisons primitivement conçues?

D'un autre côté, la réunion de la commission d'enquête ne saurait empêcher le Département des Travaux Publics d'user de son initiative, de parer immédiatement aux souffrances les plus vives et de prendre toutes les mesures urgentes que réclame la situation critique du moment. Au lieu d'entraver l'action du Gouvernement, l'institution d'une commission d'enquête mixte et publique faciliterait singulièrement sa tâche; elle lui servirait de stimulant et serait pour lui un encouragement, en même temps qu'un point d'appui dans l'exécution des mesures larges et dispendieuses que commande la nécessité de mettre les chemins de fer au niveau des services qu'ils sont obligés de rendre.

L'agitation qui s'est produite dans notre pays par suite de l'impuissance dans laquelle se sont trouvés les chemins de fer de remplir la tâche qui leur incombe vis à vis du public s'est manifestée, en même temps, en Angleterre, en Allemagne et en France. C'est à la suite d'un mouvement de l'opinion publique que l'Assemblée nationale de Versailles a été, il y a quelques semaines, saisie d'une demande d'enquête sur la situation actuelle des moyens de transport. Il nous sera sans doute permis de rappeler ici les paroles prononcées par M. le Ministre des Travaux Publics de France au sujet de cette demande d'enquête, lors de la discussion, dans la séance du 15 décembre dernier, de la proposition déposée par MM. Wilson et Claude (des Voges).

« Vous savez, » disait M. le Ministre, « qu'aussitôt que l'annonce de ce projet de commission a été faite ici, je l'ai accueillie avec une satisfaction instinctive

» et je vous déclare que jamais je n'ai mieux compris combien le gouvernement
» parlementaire était une chose excellente.

» J'aspire, pour ma part, à me décharger de la responsabilité que j'ai assumée
» pendant quelques mois, dans l'intérêt public, de m'en décharger, dis-je, sur
» une chambre spéciale des travaux publics, avec laquelle nous conférerons, et
» qui, je l'espère, pourra sinon résoudre toutes ces questions, au moins les élucider dans tous leurs détails. Tous les problèmes qui appellent votre attention
» et qui sont mal connus du pays seront exposés dans leur ensemble ; la lumière
» se fera, c'est là l'essentiel.

» Je vous demande donc le renvoi à la commission d'enquête. »

Mais pourquoi, Messieurs, invoquer l'opinion d'un gouvernement étranger au sujet de l'opportunité de l'enquête à instituer ; la réalisation de cette idée n'a-t-elle pas rencontré l'adhésion de M. Wasseige lui-même dans le discours qu'il adressa le 12 novembre dernier aux délégués des diverses chambres de commerce, et de l'industrie charbonnière et métallurgique du pays ? Voici en quels termes M. le Ministre des Travaux Publics adhérerait à la demande d'enquête qui lui était faite par ces délégués.

« Si la Chambre juge qu'une organisation plus complète est nécessaire, si elle
» croit utile de procéder à une enquête afin que le chemin de fer soit en situation
» de rendre tous les services qu'il est appelé à rendre, je ne m'y opposerai pas
» du tout. Au contraire : je prometterai à mes collègues de la Chambre mon
» concours le plus dévoué, et je les mettrai à même de voir les choses aussi
» clairement que possible. »

Et plus loin :

« Si l'on veut une enquête, je ne m'y opposerai pas, car elle tendra à m'en-
» lever une part de responsabilité, bien que cependant je n'hésite pas à répondre
» de mes actes ; mais je ferai tous mes efforts pour hâter les travaux de la com-
» mission ; je lui donnerai tous les renseignements qu'elle voudra. »

En Allemagne, Messieurs, le Parlement fédéral avait, également sous la pression de l'opinion publique, réclamé instamment qu'une enquête fut instituée pour rechercher les causes des perturbations et du désarroi survenus dans les services des chemins de fer et pour proposer les moyens de remédier à cet état de choses. Cette enquête vient d'être décrétée, et sera composée de quinze membres dont cinq délégués des chemins de fer, cinq délégués de l'agriculture et cinq délégués du commerce et de l'industrie.

En Belgique, les investigations des hommes spéciaux ne doivent pas se borner seulement à rechercher les causes des embarras actuels de l'exploitation et à en trouver le remède dans l'application de mesures plus ou moins radicales, l'examen doit s'étendre encore à toutes les questions relatives au régime général, à l'organisation définitive des chemins de fer. Ces questions sont de la plus haute gravité ; elles acquièrent une importance d'autant plus grande, que par suite de la construction des lignes que la Société des bassins houillers doit livrer au Gouvernement et du rachat probable des lignes concédées, l'administration de l'État se trouvera, dans quelques années, à la tête de plus de 3,000 kilomètres de chemins de fer, représentant un capital qui dépassera peut-être un milliard ! On

se demande si la gestion d'intérêts aussi immenses peut rester soumise à toutes les vicissitudes de la politique, si elle peut subir l'instabilité des administrations ministérielles qui, se succédant à des intervalles plus ou moins rapprochés, apportent chacune ses aspirations nouvelles, ses réformes particulières, son organisation intérieure de prédilection.

Votre commission permanente d'industrie croit que la Chambre ne peut s'entourer de trop de renseignements pour arriver à la solution des problèmes qui se posent, en ce moment, à son examen le plus sérieux. Les débats dans lesquels la Législature va s'engager à propos du projet de loi ayant pour but d'accorder un crédit de 12,080,000 francs, au Département des Travaux Publics, toucheront certainement à une partie de ces problèmes et révéleront des aperçus nouveaux propres à les élucider.

Dans cette situation, Messieurs, la commission permanente d'industrie, appuyant d'ailleurs, les conclusions des requêtes qui vous ont été adressées, a l'honneur de vous proposer le dépôt des pétitions sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi.

Le Rapporteur,

J. DESCAMPS.

Le Président,

DE LEHAYE.
