

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 26 MAI 1879.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics, pour l'exercice 1879.

(Voir les N^{os} 88, VII, session 1877-1878, 32, 99, 104 et 108, session 1878-1879,
de la Chambre des Représentants, et 69 du Sénat.)

Présents : MM. LE VICOMTE VILAIN XIII, PIRET, BALISAUX, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Travaux publics pour l'exercice 1879, présenté par le Gouvernement, le 26 février 1878, alors que la Chambre des Représentants n'avait pas encore commencé la discussion du Budget de l'exercice précédent et que, conséquemment, celui-ci même n'avait pu être adopté par la Législature, s'élevait à la somme de 81,687,193 francs, constatant une augmentation de 334,804 francs sur le Budget de l'exercice 1878.

La presque totalité de cette différence résultait d'importantes augmentations sur les chiffres du chapitre des Chemins de fer et de celui des Postes et télégraphes dont la note préliminaire fournit les détails.

Alors déjà le Gouvernement prévoyait que ce Budget, qui n'était présenté que pour satisfaire à une prescription formelle de la loi sur la comptabilité de l'État, devrait subir bientôt des révisions et modifications, quand les besoins des divers services pourraient être plus exactement appréciés.

En effet, dans la séance de la Chambre des Représentants du 17 décembre 1878, l'honorable Ministre des Travaux publics déposa sur le bureau de la Chambre les amendements proposés par le Gouvernement au Projet de Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1879.

Le chiffre du Budget présenté par son honorable prédécesseur, M. Beernaert, fut, par ces divers amendements, augmenté de 2,023,313 francs en charges ordinaires et de 354,196 francs en charges extraordinaires, soit la somme de 2,377,509 francs.

Le Budget primitif qui était de 81,687,193 francs atteignit donc la somme de 84,064,702 francs.

Les renseignements les plus détaillés et les plus complets, au sujet de ces

nombreux amendements, sont fournis dans la note explicative jointe au projet précité.

Votre Commission des Travaux publics, se proposant de vous présenter plus loin quelques considérations générales sur l'ensemble de ces amendements, se borne, pour le moment, à vous rappeler que les augmentations proposées, les plus importantes, consistent : 1° en une somme de 1,318,160 francs pour le service du chemin de fer de l'État afin de couvrir les dépenses afférentes aux nouvelles lignes construites et aux lignes des Flandres récemment annexées. et en tenant compte de fortes réductions s'élevant à la somme de 998,700 francs qui ont pu être opérées sur d'autres services ; 2° en un crédit de 180,000 francs, pour couvrir les dépenses d'appropriation de l'hôtel destiné au Ministère de l'Instruction publique et de divers autres travaux extraordinaires d'entretien et d'amélioration à d'autres hôtels ministériels et d'appropriation des nouveaux bâtiments affectés à la direction générale des ponts et chaussées et des mines ; 3° en une augmentation de 70,000 francs, pour les frais de révision des tarifs de transports intérieurs et internationaux ; 4° en un crédit de 60,000 francs, pour couvrir les traitements de suppléants de gardes de routes et de gardes-barrières dont la durée du service journalier est souvent exagérée.

La plupart de ces amendements ont soulevé au sein de la Section centrale de la Chambre, diverses discussions et observations qui ont motivé une série de questions auxquelles le Gouvernement s'est empressé de répondre.

Votre Commission croyant inutile, Messieurs, de rappeler ici tous ces détails, vous prie de retourner à la lecture du remarquable rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants.

Au surplus, dans le cours de la discussion du Projet de loi, en Section centrale de la Chambre, le 7 mars 1879, l'honorable Ministre des Travaux publics présenta à son examen un nouveau projet d'amendements.

Il déclara que, depuis le travail de révision de son Budget, les exigences du service lui avaient fait reconnaître la nécessité de nouveaux amendements tendant à obtenir de nouvelles allocations jusqu'à concurrence d'une somme de 104,400 francs. Le Projet de Budget du Ministère des Travaux publics fut donc porté au chiffre de 84,169,102 francs.

Ces augmentations, parfaitement justifiées par la note explicative de l'honorable Ministre, ont spécialement trait aux divers services des chemins de fer, à la création de nouvelles fonctions nécessitées par l'extension des chemins de fer exploités par l'État.

Le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics reçut encore quelques modifications dans le cours de la discussion à la Chambre des Représentants, puisque le chiffre total de ce budget voté par la Chambre atteint la somme de 84,240,352 francs.

Ces nouvelles augmentations consistent notamment : en une somme de 20,000 francs, à l'article 12, pour couvrir la dépense à faire, cette année, à l'installation d'un pont de la Gravière, sur la Meuse; et en une somme de 40,000 francs (n° 41 de la section 5 du Budget), pour couvrir les frais des études de l'amélioration des conditions d'exploitation de la navigation intérieure et d'un plan d'ensemble pour l'amélioration et le complément des voies navigables et des ports, ce dernier crédit devant servir non seulement aux frais d'étude, mais à la rémunération d'un personnel supplémentaire, s'il y a lieu.

Tel est, Messieurs, l'historique du **Projet de Loi** soumis à vos délibérations, projet d'une longue et difficile élaboration, mais qui prouve chez l'honorable chef du **Département des Travaux publics** un souci constant des importants intérêts qui lui sont confiés et une ferme volonté de satisfaire, dans les limites du possible, aux besoins toujours croissants de l'industrie et du commerce du pays.

Votre Commission a, comme vous tous sans doute, Messieurs, suivi avec le plus vif intérêt les diverses discussions de la **Chambre des Représentants** sur diverses questions qui touchent à l'avenir et peut-être à la viabilité de l'industrie en Belgique, notamment la question des transports à bon marché.

Certes, comme l'a dit l'honorable **Ministre des Travaux publics** dans un discours à la **Chambre**, la Belgique est, sous le rapport des voies de communication, un des pays les plus richement dotés; chemins de terre, routes, voies navigables, chemins de fer sont à sa disposition dans des conditions que pourraient lui envier bien d'autres pays; mais s'arrêter dans le progrès serait reculer, et tous nos efforts doivent tendre à maintenir une position que nous avons conquise au prix d'un travail incessant et d'importants sacrifices.

Pays essentiellement industriel et d'une puissance de production qui n'est pas en harmonie avec sa consommation intérieure, vu l'exiguïté relative de son territoire et de sa population, la Belgique industrielle ne peut être prospère qu'à la condition de pouvoir lutter avantageusement avec ses produits sur les marchés étrangers.

Or cette lutte devient de jour en jour plus difficile, les pays voisins, la France surtout, se préparent à faciliter le développement de leur production par des travaux d'utilité publique d'une telle importance que nous en chercherions en vain un autre exemple. Au surplus, les fausses doctrines économiques de la protection vont bientôt recevoir leur application en Allemagne; elles tendent à se faire jour en France et même en Angleterre, cette terre classique de la liberté commerciale.

L'industrie belge a donc besoin pour vivre de pouvoir lutter, et pour lutter d'avoir les moyens de produire bien et à bas prix.

Il est indiscutable que le transport à prix réduit des matières premières a une influence considérable sur le prix de revient des produits. C'est une vérité économique si évidente qu'elle ne demande aucune démonstration.

Certes les grandes améliorations apportées, depuis quelques années, dans le service des chemins de fer, ont permis de notables réductions dans le prix des transports et produit des résultats salutaires au développement du commerce et de l'industrie; mais les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État n'étant pas supérieurs à fr. 3-75 ou 3-80 pour cent des capitaux engagés, il n'est guère possible d'espérer, encore en ce moment, d'importantes réductions sur le prix des transports ou, au moins, des réductions suffisantes pour satisfaire l'industrie.

Il est toutefois permis d'en espérer encore, dans un avenir prochain, qui seraient la conséquence de la diminution des frais d'entretien, résultant notamment de l'emploi du rail en acier dont la durée est beaucoup plus longue que celle du rail en fer et dont le prix n'est guère supérieur au prix de ce dernier; de l'emploi de la longrine ou de la traverse en fer ou en acier, remplaçant la bille en bois; de réductions possibles d'un personnel souvent exagéré.

Mais, quelles que puissent être ces réductions dans l'avenir, le tarif des

prix de transport par chemins de fer ne pourra probablement jamais descendre au niveau du tarif possible des transports par voies navigables, c'est-à-dire à un centime et même à une fraction de centime par tonne kilométrique. On a dit que les canaux ne devaient pas devenir les concurrents des chemins de fer, qu'ils ne devaient que les aider, les compléter, ayant chacun des aptitudes spéciales différentes suivant la nature des produits à transporter.

Cette concurrence existera nécessairement à moins d'une augmentation considérable de trafic résultant d'une grande activité industrielle ; mais elle doit peu importer à l'État qui tend avec raison à concentrer en ses mains l'entreprise de tous les transports par chemins de fer et par eau.

Toute hésitation serait même inexplicable si la viabilité de l'industrie en Belgique dépendait de réductions aux extrêmes limites des frais de transport des matières premières pondéreuses, la mort de l'industrie entraînant fatalement avec elle la ruine des chemins de fer.

Votre Commission des Travaux publics estime donc, Messieurs, que c'est avec raison qu'on insiste auprès du Gouvernement pour obtenir, dans le plus bref délai possible, le complément de notre réseau de voies navigables, et elle ne peut que vous proposer de donner votre approbation au crédit de 40,000 francs accordé par la Chambre, sur la proposition de M. Dansaert, modifiée par M. Beernaert, pour couvrir les frais d'étude d'un plan d'ensemble pour le complément des voies navigables et des ports, et pour l'amélioration des conditions d'exploitation de la navigation intérieure.

Elle croit qu'un plan d'ensemble, reconnu récemment utile par le Gouvernement et le Parlement français, doit produire les meilleurs résultats, et que s'il eût pu être dressé pour les chemins de fer, on eût évité la construction de lignes d'une utilité publique contestable et qui seront toujours plutôt une charge qu'une source de revenu pour le Trésor public.

On ne peut certes exiger d'un gouvernement l'exécution immédiate de travaux considérables, dont les frais dépasseraient de beaucoup les ressources de l'État ; on doit, comme en toutes choses, montrer de la modération et de la prudence, en procédant d'abord à l'exécution des travaux dont l'utilité est la plus grande et l'urgence la plus évidente ; mais s'il était logiquement, mathématiquement démontré que sans l'achèvement de ces travaux, l'industrie et le commerce belges sont sérieusement menacés, il faudrait aux grands maux appliquer de grands remèdes.

La Belgique est encore assez riche pour accepter de nouvelles charges, et le Gouvernement ne doit pas ignorer que, même sans augmenter le poids de celles qui existent, des ressources nouvelles sont possibles, une partie de la fortune publique, en Belgique, échappant encore à l'impôt.

Il devrait d'autant moins hésiter à exécuter tous ces travaux, que les dépenses à en résulter y trouveraient directement ou indirectement un intérêt rémunérateur.

Votre Commission des Travaux publics est aussi d'avis, Messieurs, qu'il y a lieu d'appeler l'attention du Gouvernement sur une question d'une importance majeure, celle de l'exploitation des voies navigables, question familière du reste à l'honorable Chef du Département des Travaux publics qui en a fait, depuis plusieurs années, l'objet de sérieuses études et de très intéressantes publications.

Cette question a pris, depuis quelques mois surtout, un caractère exceptionnel d'actualité, par suite de la publication du travail le plus complet sur cette matière qui ait paru jusqu'à ce jour, par suite des discussions dans la presse belge et française, dans nos diverses Chambres de commerce, dans les Associations industrielles et, enfin, au sein de la Chambre des Représentants.

Il est évident que l'établissement de chemins de fer, leur exploitation et l'étude des moyens de l'améliorer, ont absorbé à tel point l'esprit de nos Ministres des Travaux publics, des fonctionnaires de ce département et même de nos industriels, que la construction de nouvelles voies navigables et l'amélioration de celles qui existent ont été presque entièrement oubliées et que l'exploitation de celles-ci est encore aujourd'hui dans l'enfance.

Les dimensions et les écluses de nos divers canaux n'ayant aucune uniformité, des transbordements fréquents sont nécessaires et toute communication entre eux est difficile, lente et coûteuse.

Leur exploitation n'a, en général, aucune organisation, aucune unité, aucune régularité et n'offre souvent aucune garantie.

Pourquoi l'État, propriétaire des canaux comme des chemins de fer, au lieu de se borner à recevoir des péages sur leur parcours, péages qui couvrent à peine les frais d'entretien et de perception, n'exploiterait-il pas les premiers comme les seconds, en organisant un service régulier et uniforme et des tarifs fixes de frais de transport ?

Il y trouverait sans doute une source nouvelle de revenu pour le Trésor public et il rendrait un immense service à l'industrie, au commerce et à l'agriculture du pays.

Votre Commission ne peut douter que l'honorable Chef du Département des Travaux publics, dont l'esprit d'initiative est bien connu, qui sait ce qui se prépare en France au sujet de la construction et de l'exploitation des canaux, ne tardera pas à en chercher l'application sur les voies navigables où les essais seraient possibles et peu coûteux.

Reconnaissant, comme il l'a du reste déclaré à la Chambre, que tout est à faire pour les canaux, qu'il n'a pu même se procurer, sur le mouvement de la navigation, que des renseignements incomplets et imparfaits, il s'est préparé à entrer dans une voie nouvelle, et nous ne pouvons qu'applaudir à la demande de crédit qu'il vous fait, pour couvrir les frais d'une administration spéciale du régime hydraulique, par la nomination de deux inspecteurs généraux, l'un pour l'Escaut, l'autre pour la Meuse.

Nous voyons avec plaisir ses efforts pour diminuer, autant que possible, la durée du chômage périodique de la navigation, chômage si souvent préjudiciable aux relations commerciales.

Entrant dans des considérations plus secondaires, votre Commission des Travaux publics ne peut encore que vous proposer d'approuver les mesures prises par le Gouvernement, sur des questions purement administratives telles que :

1° La publication de l'Annuaire du Département des Travaux publics, donnant à tous les fonctionnaires et employés des garanties d'impartialité dans leur avancement ;

2° La réforme des tarifs des petits paquets ;

3° La publication des tarifs concernant le transport de tous les produits de la métallurgie ;

4° Le travail de révision des tarifs de transports intérieurs et extérieurs pour lequel un crédit de 70,000 francs vous est demandé ;

5° La création d'un bureau de renseignements pour tout ce qui concerne les adjudications publiques, bureau où les entrepreneurs et les industriels pourront prendre connaissance des cahiers des charges, plans, devis estimatifs, etc., ainsi que la publication du Bulletin officiel des adjudications.

Avant de terminer, Messieurs, votre Commission croit devoir appeler la sérieuse attention de l'honorable Ministre des Travaux publics sur l'exagération toujours, parfois sur l'injustice de la perception de frais dits de traction sur les voies de raccordement des établissements industriels ou les gares privées reliées au chemin de fer de l'État, frais de traction entièrement supplémentaires aux frais de transport proprement dits.

Elle espère qu'une révision prochaine des dispositions administratives à ce sujet, en réduisant les taxes et la quantité minima à transporter mensuellement, fera disparaître un état de choses si préjudiciable surtout aux établissements industriels d'une production relativement peu importante.

Votre Commission des Travaux publics, à l'unanimité de ses membres, nous propose, Messieurs, l'adoption du Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1879.

Le Vice-Président Rapporteur,

E. BALISAUX.