

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 10 MAI 1880.

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 1880.

(Voir les N^{os} 87, VIII, session 1878-1879, 50, 120, 154, session 1879-1880
de la Chambre des Représentants et 45 du Sénat.)

Présents : MM. le Baron DE LABBEVILLE, le Vicomte VILAIN XIII, PIRET,
BRACONIER et BALISAUX, Vice-Président-Rapporteur.

MESSIEURS,

Chaque année, la note préliminaire de l'Exposé des motifs du Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics, ainsi que le rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants sur ce Projet de Loi, expriment des regrets au sujet des modifications que subissent régulièrement et presque fatalement les projets déposés, dans l'intervalle de leur présentation et de leur adoption par le Corps législatif.

Ainsi le Budget de l'exercice 1879, qui n'atteignait primitivement que la somme de 81,687,193 francs fut, par suite de divers amendements dus à l'initiative gouvernementale et parlementaire, porté au chiffre de 84,240,352 francs et adopté par les Chambres.

Le Projet de Budget de l'exercice 1880, déposé en février 1879, en exécution de la loi de comptabilité, s'élevait à la somme de 84,162,683 francs, mais il est aujourd'hui, par suite de nombreux amendements proposés par l'honorable Ministre des Travaux publics, porté à la somme de 86,682,168 fr.

Il serait certes préférable, au point de vue du maintien d'un équilibre constant entre les recettes et les dépenses de l'Etat, que des modifications importantes au projet de budget déposé pussent être évitées, mais tous les budgets, et notamment celui du Département des Travaux publics, ne pouvant avoir pour base que des calculs de probabilité dont des circonstances quelconques empêchent la réalisation, il est presque impossible d'apporter un remède à cet état de choses, même si, en modifiant la loi de comptabilité, on reculait le délai fixé par elle pour le dépôt des projets de budget.

La note explicative adressée, le 18 novembre 1879, par M. le Ministre des Travaux publics, à la Chambre des Représentants, motivant les amendements proposés par lui au projet de budget de l'exercice 1880, touche à tant d'articles de ce projet que les amendements proposés constituent plutôt une révision du budget qu'une simple modification.

Quoi qu'il en soit, votre Commission, après un examen attentif et scrupuleux des explications fournies à l'appui de ces amendements par l'honorable chef du Département des Travaux publics, ainsi que du long et remarquable travail de M. le Rapporteur de la Section centrale de la Chambre des Représentants et sans approuver toutefois toutes les idées et les conclusions de ce dernier, ne peut que vous proposer d'adopter tous les amendements proposés.

Vous remarquerez que, si la différence entre le budget proposé et le budget amendé est assez importante, la plus grande partie de cette dépense est nécessitée par les besoins du service des chemins de fer de l'Etat.

Or, le réseau des chemins de fer de l'Etat ayant pris, depuis deux ans, une extension d'environ 425 kilomètres et devant recevoir encore un nouveau développement en 1880, il est de toute nécessité de parer aux besoins toujours croissants des lignes nouvellement livrées à l'exploitation et d'assurer un service régulier par un accroissement proportionnel des fonctionnaires, des employés et des ouvriers dans les stations, les ateliers, etc., etc.

Sans mettre en doute le zèle et l'activité des fonctionnaires et employés attachés au Département des Travaux publics, dont la plupart méritent même les plus sincères éloges, votre Commission croit néanmoins utile d'appeler l'attention de l'honorable Ministre des Travaux publics sur cette question si importante au point de vue des intérêts du Trésor public : L'exploitation des chemins de fer de l'Etat se fait-elle dans les conditions de prix de revient les meilleures possibles, le personnel des fonctionnaires, des employés et des ouvriers est-il en rapport avec les besoins du service et chacun d'eux produit-il le travail utile qu'on est en droit d'attendre de lui ?

L'Etat, en sa qualité d'entrepreneur de transports, est un véritable industriel et, à l'exemple de tout établissement industriel bien administré, bien dirigé, il doit veiller scrupuleusement à ce que toute dépense produise des fruits.

La dépense qui résulte du paiement des traitements et des salaires est considérable ; il serait donc d'une très grande utilité de se rendre un compte approximativement exact de la possibilité de diminuer dans certaines mesures le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers, en exigeant de ceux qui sont en fonctions une plus grande somme de travail utile.

On ferait bien de s'enquérir, à ce sujet, des exigences des Sociétés industrielles envers leurs employés et ouvriers.

Une plus grande rapidité dans l'examen et l'étude des affaires et notamment des projets et des plans des entrepreneurs de construction de chemins de fer et d'autres travaux d'utilité publique, serait non seulement favorable à l'intérêt général, mais épargnerait souvent à l'Etat d'importants et regrettables procès en dommages-intérêts, dont le Trésor public pourrait ressentir les fatales conséquences.

Votre Commission se plaît toutefois, pour rendre hommage à la vérité, à reconnaître que les causes des procès actuellement pendants ne sont pas récentes et à constater à ce sujet une sensible amélioration.

Le monde industriel et notamment les exploitants de charbonnages se sont vivement émus de la situation résultant de ce que l'on a qualifié la crise des transports, qui a duré pendant l'automne et l'hiver derniers, qui a causé un si grave préjudice à la grande industrie charbonnière et dont les funestes effets se font surtout sentir aujourd'hui, par une augmentation constante des stocks en marchandises et conséquemment par un rabais considérable dans leur prix.

Cet état de choses a été d'autant plus regrettable que l'industrie charbonnière apercevait, dès le mois de septembre dernier, par une reprise générale des affaires, un terme à sa longue souffrance.

On a recherché les causes de cette situation ; toutes les associations charbonnières du pays se sont réunies, des plaintes constantes ont été adressées à l'honorable chef du Département des Travaux publics, tous les principaux organes de la presse se sont sérieusement préoccupés de cette importante question, enfin des interpellations ont été faites au sein de la Chambre des Représentants.

Il est incontestable que la cause première de cette crise des transports a été un hiver d'une rigueur et d'une longueur exceptionnelles, qui a entravé toutes les voies de communication, et que l'industrie charbonnière a surtout souffert du manque presque absolu de communication avec la France et notamment avec Paris, ce grand centre de consommation de nos produits houillers.

Mais à côté de cette cause première et principale, il en était une autre consistant en la pénurie du matériel de transport tant en locomotives qu'en wagons à marchandises, pénurie qui avait déjà été constatée pendant des hivers précédents, malgré le malaise qui pesait alors sur toutes les industries en général.

S'il est vrai, ainsi que des tableaux comparatifs l'ont établi, que la proportion du nombre des locomotives et des wagons employés au service des chemins de fer de l'État est au moins égale, sinon presque toujours supérieure à celle de tous les autres chemins de fer de l'Europe, il n'en est pas moins vrai que chaque année, à l'époque des approvisionnements de l'hiver et du commencement de la fabrication du sucre de betteraves, les mêmes difficultés se font sentir et que conséquemment cet état de choses doit, à l'avenir, être l'objet de la plus sérieuse préoccupation de l'honorable Ministre des Travaux publics.

Le fait est là, constant, palpable, si notre réseau de voies ferrées, étant le mieux outillé de l'Europe, est encore impuissant pour répondre à tous nos besoins, cela ne prouve qu'une chose, c'est que la vitalité de notre industrie est plus grande que toute autre ; nous ne pouvons que nous en réjouir et prendre un soin particulier d'écarter la moindre entrave à son développement.

Le remède était dans l'augmentation du matériel de transport et dans la recherche des moyens d'améliorer l'utilisation de celui qui existe.

L'honorable Ministre des Travaux publics l'a bien compris et nous ne pouvons que le féliciter de ses efforts pour nous donner satisfaction, le remercier d'avoir sollicité de la Législature des crédits spéciaux pour l'extension et l'amélioration du matériel de traction et de transport, l'augmentation des remises à voitures et à locomotives, des ateliers, etc., etc.

Nous devons d'autant plus le féliciter qu'il devait, pour la demande de ces importants crédits, rencontrer de sérieuses difficultés résultant de la situation financière de l'État, et chacun sait, par les paroles et par les actes de l'honorable chef du Département des Finances, qu'on l'accuserait à tort d'imprévoyance et de prodigalité.

Espérons toutefois que, vu l'état actuel des recettes des chemins de fer de l'Etat, le déficit que l'honorable Ministre des Finances craignait, sera évité et que le Trésor public n'éprouvera aucun préjudice du concours efficace qu'il aura donné au Département des Travaux publics.

Nous disions plus haut que la crise des transports avait produit des résultats désastreux, surtout pour l'industrie charbonnière, à cause de la longue et presque complète interruption de ses relations commerciales avec la partie de la France desservie par le chemin de fer du Nord.

Votre Commission, Messieurs, croit devoir appeler l'attention toute particulière de l'honorable Ministre des Travaux publics sur cette grave question.

En fait, il est incontestable que la Compagnie du Chemin de fer du Nord n'a pas rempli les obligations qui résultent directement ou indirectement des conventions de concessions et des cahiers de charges.

En droit, il ne peut être douteux que l'Etat ait le pouvoir et le devoir de rappeler la Compagnie du Nord à l'exécution de tous ses engagements, de toutes ses obligations.

Nous osons espérer que, sans froisser aucun intérêt, sans blesser aucune susceptibilité, l'honorable Ministre des Travaux publics saura empêcher le retour d'un état de choses qui a si profondément lésé les intérêts de l'industrie la plus importante du pays, celle qui occupe le plus grand nombre d'ouvriers.

Avant de terminer, Messieurs, votre Commission croit devoir aussi insister auprès de l'honorable Ministre des Travaux publics pour qu'il veille d'une manière constante à ce que l'étude des plans et projets des travaux d'utilité publique décrétés par les Chambres, ne subissent aucun retard et que leur exécution soit la plus prompte possible.

En cela surtout, le temps est de l'argent. Elle appelle notamment l'attention de l'honorable Ministre sur les travaux de l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et du canal de jonction entre le Centre et Mons, parce que ces travaux intéressent non seulement la province du Hainaut, mais encore celles du Brabant, d'Anvers, de Namur et des Flandres, c'est-à-dire la plus grande partie du pays.

Elle espère qu'il ne négligera rien pour stimuler le zèle et l'activité des fonctionnaires de son Département chargés des études de ces travaux, ainsi que des entrepreneurs chargés de leur exécution.

Votre Commission des Travaux publics a l'honneur de vous proposer, Messieurs, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1880.

Le Vice-Président-Rapporteur,

E. BALISAUX.