

(A)

(N° 255.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MAI 1854.

Crédit spécial de 9,000,000 de francs au Ministère des Travaux publics (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans la séance du 26 avril dernier, le Gouvernement a soumis à vos délibérations un projet de loi ouvrant au Département des Travaux publics un crédit spécial de 9,000,000 de francs, destiné aux travaux de parachèvement et d'amélioration à effectuer au chemin de fer de l'État.

Il fallait sans doute des motifs bien puissants pour déterminer le Ministère à vous proposer des dépenses aussi considérables, en présence d'une situation financière dont la gravité ne vous a pas été dissimulée, en présence des crises terribles qui peuvent naître de la situation politique de l'Europe.

Mais aussi, Messieurs, c'est qu'il n'y avait plus à reculer; le danger était imminent, et différer le remède c'était arriver trop tard.

On avait bien pu, pendant quelques années, s'endormir dans une douce quiétude, se bercer de l'illusion que tout était pour le mieux au chemin de fer de l'État et traiter d'exagérations les reproches adressés à notre administration. On avait pu croire de bonne foi qu'il n'y avait aucune modification à apporter aux tarifs pour les rendre plus productifs, ni à l'administration pour la rendre plus responsable et plus commerciale. On avait pu se figurer même que l'entretien était bon, que les renouvellements étaient suffisants et que les crédits offerts pour l'augmentation du matériel et pour l'amélioration des voies étaient inutiles.

(1) Projet de loi, n° 227.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE MAN D'ATTENRODE, DUMON, VERMEIRE, MERCIER et OSY.

Mais les faits ne sont venus que trop tôt détruire cette fausse sécurité. L'usure de la voie a été d'autant plus rapide que les renouvellements ont été plus insignifiants; l'augmentation des charges et des vitesses des convois a rendu plus dangereux le maintien des rails trop faibles; l'accroissement régulier du trafic a démontré à l'évidence la pénurie des moyens de transport, l'insuffisance des locomotives quant au nombre et quant à la force; le manque d'abris pour le matériel, le service exagéré qui lui est imposé à cause de son insuffisance, l'impossibilité de le réparer en temps utile, en ont provoqué la détérioration anticipée. De sorte, qu'il ne nous reste, pour faire face à un mouvement dont on n'avait jamais pu prévoir l'importance, que des waggons délabrés, qu'une voie faible et dangereuse, que des machines usées et ruineuses par leur consommation exagérée.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que le mal est signalé. Depuis longtemps des plaintes nombreuses ont retenti dans le parlement, et l'on a vivement réclamé la nomination d'une commission chargée du soin de constater l'état réel des choses. Le Gouvernement y a consenti, et l'on ne saurait trop l'en féliciter aujourd'hui.

Cette commission a étendu ses investigations sur toutes les branches de l'administration; elle en a signalé les défauts et elle a proposé les améliorations qui lui ont paru indispensables. C'est presque à son initiative qu'est dû le projet de loi qui nous occupe actuellement. Dans un rapport très-concluant, joint à l'Exposé des motifs, elle a fait connaître, sans détour comme sans exagération, toute l'étendue du mal, et elle a démontré qu'il y aurait coupable ineptie à en différer le remède. Elle a rendu par là un véritable service au pays.

La présence au sein de cette commission de ceux de nos collègues qui se sont le plus particulièrement occupés de la question des chemins de fer a encore amené un autre résultat que l'on doit regarder comme très-heureux: c'est la confiance qu'a su inspirer à la Chambre le travail de la commission, et l'unanimité avec laquelle, malgré les difficultés de la situation financière, le projet de loi a été accueilli par les sections.

Voici le résumé de leurs délibérations.

Dans la 1^{re} section, plusieurs membres prennent successivement la parole pour démontrer la nécessité de compléter le chemin de fer en ce qui concerne la voie et ses accessoires, le matériel roulant et les bâtiments. Ils démontrent qu'il est impossible de tirer du chemin de fer tout le produit dont il est susceptible, à moins de le mettre dans de bonnes conditions d'exploitation. Il aurait donc été désirable de voir le Gouvernement demander immédiatement toute la somme nécessaire pour atteindre ce résultat. On propose donc de porter le crédit spécial à 11,000,000 de francs. Cette proposition est adoptée par quatre voix contre une et deux abstentions.

La même section déclare ensuite, à l'unanimité, qu'elle ne peut considérer la demande d'un crédit comme une mesure isolée. Le parachèvement n'est qu'un des moyens qui ont été indiqués au Gouvernement pour améliorer la situation du chemin de fer, augmenter ses recettes et diminuer ses dépenses. C'est donc parce que la section est persuadée que les autres mesures pour arriver à cette fin seront prises sans aucun délai, et notamment que l'administration et les services d'exécution seront réorganisés sur des bases plus simples et plus commerciales, que la section vote le crédit.

Elle ajoute ensuite qu'elle doit faire ses réserves quant aux chiffres insérés au tableau joint à l'Exposé des motifs. Elle pense que plusieurs travaux pourront être très-convenablement exécutés à des prix moins élevés que ceux qui sont indiqués. Elle recommande la plus grande économie dans les constructions.

La 2^{me} section, à l'unanimité, est d'avis que l'expérience paraît avoir démontré que le Gouvernement est incapable d'administrer, avec ordre et économie, tout ce qui se rattache à la vaste exploitation des chemins de fer. En conséquence, elle pense que le temps est venu d'aviser aux moyens d'en livrer, sans retard, l'exploitation à une compagnie.

Subsidièrement, la majorité de la section ne vote le crédit demandé qu'à la condition bien expresse que le Gouvernement mettra à exécution les autres mesures indiquées par la commission d'enquête.

Au sein de la 3^{me} section, une discussion s'est élevée sur les moyens de faire face aux dépenses proposées et sur la nécessité d'aliéner certains domaines nationaux; mais aucune proposition n'a été formulée.

Cette section a émis, à l'unanimité, le vœu que l'on ne se borne pas à demander des fonds pour mettre le chemin de fer en bon état, mais que l'on prenne également des mesures pour que l'emploi des crédits soit fait avec économie et d'une manière réellement profitable. Elle désire aussi que la réorganisation de l'administration ait lieu dans le plus bref délai possible.

Elle a ensuite adopté les articles en proposant de diviser le crédit en trois paragraphes destinés, *A* aux stations, *B* aux voies, *C* au matériel roulant, et en laissant au Département des Travaux publics le soin de faire la répartition des chiffres.

Après plusieurs observations, la 4^{me} section a voté les articles du projet sans formuler aucune proposition.

Dans la 5^{me}, de nombreuses critiques ont été faites sur l'exploitation de notre chemin de fer. Un membre a déposé une note développant son opinion à cet égard. Après une discussion qui a duré plusieurs séances, la section émet le vœu que les nouvelles constructions soient faites sans luxe. Elle demande aussi que le Gouvernement présente aux Chambres un compte annuel des dépenses effectuées sur le crédit spécial, en distinguant ce qui doit être considéré comme entretien et renouvellement de ce qui n'est que frais de premier établissement.

Cette section, après avoir successivement rejeté les propositions qui lui avaient été faites d'ajourner le crédit demandé et de le réduire à 1.000,000, adopte les propositions du Gouvernement par quatre voix contre deux et une abstention.

La 6^{me} section, sur la proposition d'un de ses membres, admet comme une nécessité la création d'une commission permanente de surveillance pour le chemin de fer. Elle émet encore le vœu que les doubles voies soient immédiatement exécutées partout, comme objet de première nécessité. Elle recommande cette mesure à la sollicitude de M. le Ministre.

Elle adopte le projet de loi à l'unanimité.

Les sections ont donc voté unanimement le crédit demandé. Elles ont reconnu par là l'étendue du mal signalé par la commission consultative et l'indispensable nécessité d'y apporter promptement un remède efficace. Voilà pour la situation matérielle. Quant à la situation morale, elles ont insisté presque toutes pour une réorganisation immédiate de l'administration sur des bases plus pratiques

et plus commerciales et pour l'établissement d'un conseil supérieur permanent, chargé d'éclairer le Département des Travaux Publics sur les véritables intérêts du chemin de fer.

En section centrale, la discussion a porté à peu près sur les mêmes points.

Un membre a cru devoir donner quelques explications pour justifier son vote dans cette question. Il a reconnu depuis longtemps que l'État est inhabile à exploiter fructueusement une entreprise industrielle aussi compliquée que celle des transports par chemin de fer. Aussi a-t-il plusieurs fois proposé de la confier à des compagnies. Il n'a pas varié d'opinion à cet égard; mais il est obligé de reconnaître que, dans le moment actuel, il y aurait peu de chances de voir introduire cette amélioration. Force lui est donc d'accepter momentanément l'état actuel des choses et d'accorder au Gouvernement les moyens de tirer tout le parti possible de ce vaste instrument de la richesse nationale. Il votera donc le crédit demandé, car dans des circonstances identiques, les compagnies particulières n'auraient pas hésité à consacrer 25,000,000 pour remettre immédiatement le chemin de fer en bon état d'exploitation. Mais s'il vote cette dépense, c'est à condition qu'elle se fera avec toute l'économie possible et sous la surveillance du conseil supérieur des chemins de fer, dont la création est réclamée.

Un autre membre pense que le Gouvernement a toujours été le plus grand ennemi des chemins de fer qu'il prétend exploiter, et que c'est à son obstination à cacher les véritables besoins qu'il faut attribuer l'état déplorable dans lequel on a laissé tomber notre rail-way. Si l'entretien et les renouvellements avaient eu lieu en temps opportun, il ne faudrait pas imposer à nos finances des sacrifices aussi considérables. Le Département des Travaux publics ne propose pas un chiffre de dépense aussi élevé que celui qui avait été fixé par la commission; c'est sans doute à cause de la situation du trésor public. Cependant, avec les 9,000,000 on pourra faire beaucoup et surtout pourvoir au plus pressé. Mais pour cela le crédit doit être employé avec économie et sous la surveillance d'un conseil permanent qui serait institué le jour même de la promulgation de la loi en discussion.

Un troisième membre rappelle que le chiffre des dépenses indispensables a été fixé par la Commission spéciale à un taux supérieur à celui demandé par le Gouvernement et que sa section a proposé d'augmenter ce dernier chiffre de 2,000,000. Ces circonstances font bien voir combien est grave l'état auquel il faut remédier: le crédit de 9,000,000 est un *minimum* en dessous duquel il ne faut pas espérer de rester, sous peine de voir dans très-peu de temps l'exploitation tout à fait impossible. Encore faut-il, pour atteindre un résultat quelque peu satisfaisant, que ces sommes soient dépensées avec une intelligente économie, avec une parfaite entente des besoins du service. Il partage donc l'opinion de ses collègues, que le conseil supérieur des chemins de fer doit être immédiatement organisé et qu'il doit être consulté sur la répartition du crédit. Il pense que ces mesures seraient encore insuffisantes si l'on ne procédait à la réorganisation de l'administration actuelle d'après les bases adoptées par les compagnies.

Un autre membre déclare ne pas être opposé à l'exploitation par l'État. D'après lui, il n'y a pas lieu de se plaindre d'une opération qui, jusqu'au dernier compte rendu, a rapporté 4 p. % du capital engagé. De plus l'élévation des recettes

continue d'une manière constante, et il ne serait pas impossible de trouver de nouvelles ressources dans une modification des tarifs en vigueur. Du reste fût-il décidé à confier aux compagnies l'exploitation de nos chemins de fer, il serait bien forcé à différer l'exécution de cette mesure; car le moment serait mal choisi pour l'organisation d'une grande compagnie financière. Il pense donc qu'il y a lieu de voter le crédit et de réclamer la nomination d'un conseil supérieur permanent chargé d'en surveiller l'emploi et d'éclairer le Gouvernement sur les véritables intérêts du chemin de fer. Mais il ne subordonne pas son vote à cette institution, qui, dans son opinion, ne pourrait avoir qu'un caractère consultatif; le droit de décision doit rester au Gouvernement qui est seul responsable vis-à-vis des Chambres.

Ces diverses opinions, ainsi que les propositions des sections, ont été successivement discutées par la section centrale.

Une section a proposé d'augmenter de 2,000,000 le crédit demandé. Cette mesure, que l'état du chemin de fer justifie, aurait mérité toute attention, si le trésor avait pu se procurer immédiatement les ressources nécessaires pour faire face à une pareille dépense; mais il n'en est pas ainsi, et l'on a été obligé de répartir les paiements sur un certain nombre d'années. Il est douteux, si la crise se prolonge, que nos finances puissent supporter des sacrifices plus grands que ceux qui leur sont imposés pour les exercices prochains. Si on décrétait des travaux plus considérables, il faudrait encore en reculer et la livraison et le paiement. Or, comme il n'y a pas lieu d'engager dès maintenant l'avenir pour des exercices aussi éloignés, il paraît préférable de laisser au Gouvernement le soin de prendre, d'ici là, l'initiative des mesures qu'il croira les plus utiles.

Dans une autre section, on avait ouvert l'avis de n'accorder provisoirement que 1,000,000, puisque c'est la somme qui doit grever le Budget courant; mais cette opinion n'a pas pu être admise. Ce n'est pas pour le présent que sont les plus grands besoins d'argent; c'est pour l'avenir, c'est pour l'époque où pourront être livrés les marchés que le Ministre s'empressera sans doute de conclure. Il y a donc lieu de voter les crédits demandés pour les exercices prochains, pour que le Gouvernement puisse faire en toute sécurité la commande des rails et des machines dont il a besoin, commande dont l'exécution ne se fera malheureusement que trop attendre, à cause des ordres nombreux dont les établissements industriels du pays sont surchargés.

C'est ici le lieu de mentionner l'opinion émise dans une section, qu'il serait convenable d'introduire dans les contrats certaines réserves concernant le prix du fer à l'époque des livraisons.

La section centrale n'a pu admettre la proposition faite par une section, de diviser en plusieurs littéra le crédit demandé. Les chiffres des dépenses ne sont pas encore fixés avec assez de certitude pour qu'on puisse les inscrire dans la loi. De plus, il semble préférable de laisser au Gouvernement et au conseil supérieur des chemins de fer toute latitude pour tirer du crédit le meilleur parti possible.

La section centrale vous propose donc de voter, sans modification, le projet du Gouvernement, tout en se ralliant à l'opinion d'une section que les travaux doivent réunir toutes les conditions d'utilité et être exempts de tout luxe.

Mais à l'unanimité, elle émet le vœu de voir adopter sans retard les mesures indiquées par la commission consultative comme indispensables pour la bonne

exploitation du chemin de fer national. Et parmi ces mesures, elle place en première ligne l'institution du conseil supérieur des chemins de fer, qui serait consulté sur l'emploi des fonds actuellement alloués, et la réorganisation de l'administration et des services d'exécution d'après des bases plus pratiques et plus commerciales.

Elle insiste également de toutes ses forces auprès du Département des Travaux publics pour qu'il soit annuellement présenté aux Chambres un compte spécial et détaillé de l'emploi des fonds alloués par le projet en discussion.

Votre section centrale ne vous propose pas de transformer en une obligation, par un article de la loi, les vœux qu'elle vient d'émettre; elle est persuadée qu'en présence de l'uniformité des vues exprimées par la commission consultative, par les sections et par la section centrale, Monsieur le Ministre n'hésitera pas à prendre devant la Chambre l'engagement d'adopter des mesures qui lui sont si unanimement recommandées.

Le Rapporteur,

A. DUMON.

Le Président,

VEYDT.

