(A)

(N° 154.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 AVRIL 1874.

Crédits supplémentaires au Ministère des Travaux Publics, à concurrence de fr. 9,590,710-33, pour les exercices 1873 et antérieurs (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour objet de solliciter pour le Ministère des Travaux Publics des crédits supplémentaires à concurrence de fr. 9,590,710-33, afin de couvrir les déficits existants dans l'exercice 1873 et les exercices antérieurs.

La demande de ces crédits n'a soulevé aucune objection dans les sections qui toutes les ont adoptés à l'unanimité des membres présents, sauf une abstention.

Il en a été de même en section centrale où le projet de loi fut également adopté à l'unanimité.

Cependant le rapporteur de la sixième section, qui n'avait pu assister à la séance où ce vote approbatif avait été émis, sans vouloir revenir sur le fait accompli, fit connaître à votre honorable président que sa section avait réclamé certains renseignements statistiques. La section centrale convoquée à nouveau décida que ces demandes complétées et généralisées seraient soumises au Gouvernement avec prière d'y répondre dans la mesure du possible; ces questions et les réponses qui y ont été faites seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion, leur développement ne permettant pas de les annexer au présent rapport.

Aux raisons invoquées dans l'exposé des motifs et que la section centrale avait

(1) Projet de loi n° 99.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. SNOY, WASSEIGE, VANDER DONCKT, VAN ISEGHEM, VAN OVERLOOP et SAINCTELETTE.

trouvées suffisantes pour justifier son vote approbatif, je vais avoir l'honneur d'ajouter quelques considérations qui n'en sont que le développement.

Évidemment les demandes de crédits supplémentaires, qui se représentent presque chaque année au Département des Travaux Publics, constituent une situation regrettable qu'il serait désirable de voir s'améliorer ; mais d'autre part, il n'est pas de département qui puisse présenter des raisons plus légitimes pour se justifier de ne pouvoir toujours se renfermer dans les limites des allocations budgétaires. Les dépenses afférentes à ce département sont, dans bien des cas, impossibles à prévoir avec quelque certitude ; la plupart dépendent, en effet, du prix des matières premières, de l'élévation des salaires, de la situation plus ou moins prospère de l'industrie et du commerce et d'autres causes excessivement variables, et qui toutes influent considérablement sur ces dépenses. Or, jamais toutes ces causes n'ont exercé leur influence d'une façon plus imprévue et plus excessive qu'en 1873, au point de constituer plusieurs industries, malgré leur prudence et leurs réserves, dans une situation des plus difficiles. Le Gouvernement ne pouvait se soustraire seul à cette situation.

Les crédits sollicités sont divisés en deux articles :

Par l'article 1er il est demandé un crédit de fr 361,057-33 pour solder des créances arriérées se rapportant à l'exercice clos de 1872 et aux exercices antérieurs : plusieurs de ces créances remontent jusqu'à l'année 1864. Ce ne sont pas, dans la véritable acception du mot, des crédits supplémentaires, ce sont, pour la plupart, des dépenses qui auraient pu être soldées avec les allocations portées aux budgets y correspondants, si les réclamations tardives ou la négligence mise dans l'envoi des pièces justificatives à l'administration n'en avaient empêché la liquidation.

La plupart des postes indiqués dans l'état annexé au projet de loi sont d'ailleurs de minime importance et se justifient par les notes indiquées en marge de chacun d'eux. Ceux portés aux nos 45, 46 et 47 réclament seuls quelques explications.

L'art. 45 se rapporte à de nouveaux crédits demandés pour parfaire les sommes payées pour pertes et avaries en 1872, une autre somme de 300,000 francs est réclamée pour le même objet en 1873 ; il était assez naturel de se demander à quelles causes étaient dues l'augmentation qui s'est produite dans cette dépense.

La réponse faite par le Gouvernement à cette question paraît satisfaisante. Elle est ainsi conçue :

« Voici le relevé des sommes payées du chef de pertes, avaries, retards, etc., survenus pendant les exercices suivants :

1868	fr.	420,950 45
1869		118,834 43
1870		190,461 02
1871		499,674 38
1872		576,996 68
1873		613,210 29

» L'augmentation qui se manifeste à partir de 1871 doit être attribuée aux causes suivantes :

» 1° Perturbation que les événements de la guerre franco-prussienne ont jetée dans le service des transports et dont les conséquences se sont fait sentir pendant très-longtemps ;

» 2° Reprise des lignes de la Société Générale d'Exploitation et de Pépinster à Gouvy ; le réseau exploité par l'État a été ainsi porté de 869 à 1,425 kilomètres ; il est aujourd'hui d'environ 1,600 kilomètres ;

» 3° Augmentation toujours croissante des transports et, conséquemment, des faits pouvant donner lieu à réclamation ;

» De 6,645,000 tonnes de grosses marchandises (1868), les transports se sont élevés à 13,821,000 tonnes (1873) ;

» 4° Application plus large du principe de responsabilité.

» Conformément aux instances incessantes du commerce, l'administration a, en effet, renoncé à user rigoureusement du droit que lui donne l'art. 65 du livret réglementaire, et, dans une pensée d'équité, elle indemnise plus largement que par le passé les personnes lésées par son fait, du moment que leur bonne foi est bien établie. »

En effet, la reprise des lignes de la Société Générale d'Exploitation, et de Pepinster à Gouvy a presque doublé le réseau exploité par l'État en 1868, les transports ont plus que doublé, ils se sont élevés dans l'espace de temps compris entre 1868 à 1873, de 6,645,000 tonnes à 13,821,000. Il est donc naturel que les faits pouvant donner lieu à réclamation aient augmenté dans une certaine proportion. Il résulte d'ailleurs du relevé fourni par le Gouvernement que l'exception, l'imprévu, jouent un rôle dans cette matière ; sinon, comment s'expliquerait-on que, dans les circonstances normales et avec un réseau de 863 kilomètres seulement, l'année 1868 ait dû supporter une perte de 420,550 francs pour avarie, tandis que l'année 1871, en pleine guerre franco-allemande et avec un réseau de 1,422 kilomètres, n'ait eu à payer qu'à peu près la même somme, et l'année 1873, avec un réseau de 1,558 kilomètres, moins d'un tiers en plus.

Quant à l'application de l'art. 65 du livret réglementaire, il paraîtrait plus désirable de voir cet article modifié dans son texte, si l'administration juge fondées les réclamations du commerce, que de la laisser subordonnée aux questions d'équité et de bonne foi dont l'appréciation peut toujours prêter à l'arbitraire, ou tout au moins le laisser croire aux personnes qui se jugeraient lésées.

Les chiffres portés aux art. 46 et 47 de l'état des créances arriérées, et s'élevant ensemble à la somme de fr. 244,123-06, restitués à la Compagnie du Nord, pour erreur découverte dans les décomptes, après leur acceptation et la clôture des comptes de la trésorerie, nécessitaient aussi des explications.

Il résulte des renseignements qui ont été fournis par l'administration, que cette restitution ne provient pas réellement d'une erreur commise, mais bien plutôt d'une vérification contradictoire faite avec les agents du chemin de fer du Nord qui n'avaient pu, pendant la guerre, contrôler le travail fait par les agents de l'administration belge seuls.

Le dépouillement des annotations et des renseignements fournis après coup sur la rentrée du matériel, par d'autres points que ceux de sortie, ont donné lieu à des rectifications importantes.

Il a été constaté, en effet, qu'un grand nombre de wagons, d'abord considérés comme rentrés à la date où ils reparaissaient aux points d'échange, étaient rentrés déjà à des dates bien antérieures, ce qui ne pouvait être établi, d'une manière certaine, que par la comparaison des annotations tenues de part et d'autre, et que les agents français étaient bien excusables de n'avoir pu fournir, au milieu du bouleversement et des malheurs de la guerre.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que la somme sollicitée par le Ministre n'est pas une dépense nouvelle, mais ne constitue, en réalité, qu'une diminution de recettes.

Après ces restitutions, les redevances payées par la Compagnie du Nord, pour parcours et retard dans le renvoi du matériel employé, s'élèvent encore à plus de fr. 1,300,000 pour 1871, et à plus de 109,260 pour 1872, alors que le reliquat au profit de l'Etat n'était que de 90,000 en 1869 et de 76,000 en 1870.

L'article 2 concerne principalement le chemin de fer, il comprend des crédits beaucoup plus importants ; il s'agit d'une somme de fr. 9,229,653 destinée à couvrir les insuffisances de certaines allocations du budget de 1873.

Cette somme se répartit en quelques grandes divisions qu'il est important de faire connaître pour bien apprécier les crédits demandés.

Le déficit sur l'article *Traitements des fonctionnaires, frais de route et de séjour* absorbe une somme de 454,800 francs, celui concernant les salaires du personnel ouvrier une somme de 1,423,500 francs.

Ces déficits sont dus à deux causes principales, d'abord à l'accroissement du personnel provoqué par les extensions successives du service d'exploitation, ensuite à l'augmentation des traitements et des salaires; or, ces deux causes sont complétement expliquées par les résultats connus de l'exploitation du chemin de fer en 1873, année pendant laquelle le mouvement s'est augmenté de plus de 1,500,000 trains-kilomètres et pendant laquelle il a été transporté 1,000,000 de tonnes de marchandises et 3,200,000 voyageurs en plus que l'année précédente, qui avait servi de base aux évaluations budgétaires. Pour ce qui se rapporte aux augmentations des traitements des fonctionnaires et des salaires du personnel ouvrier, personne, je pense, ne songera à les critiquer lorsque de toutes parts ces augmentations sont réclamées et que ces réclamations reçoivent un accueil si sympathique sur tous les bancs de cette Chambre. Vous voudrez bien remarquer d'ailleurs que la moyenne du traitement ne dépasse pas, pour les 4,000 fonctionnaires attachés à l'administration des chemins de fer, postes, télégraphes et marine la modique somme de 2,000 francs. Serait-il possible, en présence de la concurrence incessante que nous fait l'industrie privée, de faire moins sans s'exposer à perdre nos fonctionnaires les plus capables et les plus intelligents, ainsi que cela s'est déjà présenté ?

Il en est de même de l'augmentation des salaires du personnel ouvrier, avec cette différence qu'elle ne dépend pas de l'administration, mais qu'elle doit suivre forcément les lois de l'offre et de la demande. Or, chacun sait combien

la demande a été ardente pendant toute l'année 1873, combien on s'est vu forcé d'augmenter les salaires dans tous les genres d'industrie. Cette obligation est plus absolue encore alors qu'il s'agit d'ouvriers spéciaux, d'ouvriers d'élite comme ceux qui sont employés au chemin de fer.

Le renouvellement des billes et des rails, l'achat du combustible et d'autres objets de consommation laissent un déficit de 3,565,000 francs : c'est le chiffre le plus important du projet de loi, mais c'est aussi l'un des plus faciles à justifier.

Qui ne sait, en effet, qu'une hausse énorme s'est produite sur le prix des charbons pendant l'année 1873, hausse évaluée, dans l'exposé des motifs, à 65 p. %, et constituant un surcroît de dépenses auquel il était impossible à l'administration des chemins de fer de se soustraire. Il ne lui était pas permis en effet, à l'instar d'autres industries également frappées par le renchérissement excessif des charbons, d'arrêter ou tout au moins de diminuer son travail, au contraire, le chemin de fer, au moment ou le prix des fers, du combustible et des autres objets de consommation nécessaires à la traction des convois, était le plus élevé, se voyait forcé d'augmenter sa consommation par suite de l'extension du trafic, et des difficultés de l'exploitation sur certaines lignes reprises.

Les règles tracées par la loi sur la comptabilité de l'État ont été suivies pour les achats de combustibles et de rails; ainsi, sauf deux marchés directs, à titre d'essai, de quelques centaines de tonnes d'un charbon anglais, toutes les fournitures de charbons en 1873 ont fait l'objet d'adjudications publiques préalables.

Certains prix demandés à ces adjudications ayant paru inacceptables, des marchés directs ont été conclus, mais toujours à des prix inférieurs à ceux de l'adjudication. Tels sont les renseignements qui ont été fournis par l'administration et j'ai tout lieu de les croire exacts. Quant au prix des rails, les adjudications publiques qui ont eu lieu ont produit un écart d'environ 26 francs par tonne de rails neufs sur les évaluations budgétaires fixées d'après les prix connus au moment où le budget avait été arrêté ; les besoins étaient urgents, il fallut bien subir la hausse La vente des vieux rails ayant aussi produit une augmentation, quoique moindre, a atténué assez notablement le déficit.

Les mêmes causes, jointes aux réparations exceptionnelles nécessitées par les pluies de l'hiver dernier, expliquent la somme de fr. 1,510,000 réclamée pour combler le déficit constaté aux art. 55, 60 et 64 du budget; là encore le renchérissement excessif des matériaux et de la main-d'œuvre, la très-grande extension donnée à la réfection des voies, à la réparation et au renouvellement du matériel, si souvent réclamées dans cette enceinte par des voix éloquentes, parlant au nom du commerce et de l'industrie, sont la justification de la somme qui nous est demandée.

Les raisons invoquées dans l'exposé des motifs et rappelées à diverses reprises dans le présent rapport s'appliquent aux crédits supplémentaires réclamés pour la marine. C'est surtout la hausse du combustible qui a été la cause déterminante du déficit.

Une somme de 662,000 francs est demandée pour parfaire l'insuffisance de l'allocation de 10,000 francs prévue au budget pour redevance aux compagnies.

Cette demande fait naître deux réflexions qui se présentent naturellement à

l'esprit. Pourquoi, lorsque depuis plusieurs années les décomptes se soldaient toujours au profit de l'État belge par des sommes considérables, la balance constitue-t-elle cette année un solde de 672,000 francs au profit des compagnies étrangères ?

Pourquoi l'allocation budgétaire est-elle invariablement de 10,000 francs ?

Voici les renseignements que je dois à l'obligeance de l'administration :

« Depuis 1868 les décomptes du matériel se sont soldés au profit de l'Etat par les sommes indiquées ci-après, savoir :

« 1868.	fr.	156,059 03
« 1869.		199,412 83
« 1870.		471,456 89
« 1871.		2,808,904 96
« 1872.		1,056,027 40

» Les fluctuations qui se produisent dans le mouvement des marchandises de et vers certaines directions du pays et de l'étranger, sont tellement variables qu'il est impossible d'établir ou d'apprécier, même approximativement, quels seront les résultats des décomptes du matériel. Les sommes prévues au budget du chef de redevances à payer aux compagnies peuvent être considérées comme étant sans aucune espèce de signification quant au quantum de la dépense. C'est pour ces raisons que l'allocation de 10,000 francs portée depuis plusieurs années à l'art. 67 des budgets précédents n'a pas été modifiée.

» Quant à l'insuffisance de cette allocation, elle se justifie par cette circonstance exceptionnelle qu'en 1873 nous avons eu des transports considérables pour l'étranger et notamment en destination de l'Allemagne et de l'Alsace-Lorraine.

» Afin de pouvoir effectuer ces transports aussi régulièrement que possible, tout en conservant le matériel de l'État pour assurer le trafic considérable auquel elle avait à faire face à l'intérieur, l'administration du chemin de fer a dû recourir, dans une large mesure, à l'emploi du matériel étranger, et ce pour sauvegarder les intérêts de l'industrie et du commerce belges. Il en est résulté tout naturellement des frais de parcours et de séjour plus considérables à payer aux compagnies étrangères et par contre une diminution dans le montant des redevances à payer à l'Etat pour emploi de son matériel à l'étranger. »

La section centrale admet que ces raisons puissent justifier la demande de crédit, mais si les circonstances exceptionnelles invoquées par le Gouvernement tendaient à devenir normales, c'est-à-dire si l'intérêt de l'industrie et du commerce belges devait exiger habituellement l'emploi du matériel étranger pour les exportations, il y aurait à examiner alors s'il ne serait pas préférable et plus économique d'augmenter encore le matériel, afin de ne pas se trouver dans l'obligation de le réserver tout entier pour le trafic intérieur et d'être ainsi redevable de sommes considérables envers des compagnies étrangères, et même d'être exposé à manquer des expéditions très-lucratives dans des contrées éloignées où notre commerce trouve de plus en plus des débouchés importants.

Reste enfin à expliquer le chiffre de 103,000 francs demandé pour combler

l'insuffisance de l'allocation portée au budget de 1873, pour matériel et fournitures de bureaux pour tous les services.

Ce déficit paraît provenir, d'après les renseignements recueillis, de l'extension prise par les services, de la création de nouveaux imprimés destinés principalement au contrôle du service des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à la comptabilité du matériel.

Mais ce crédit doit couvrir, en outre, certaines innovations introduites en 1873, à savoir : les frais d'impression en texte flamand et français de tous les formulaires destinés au public et l'organisation d'une nouvelle comptabilité pour les bagages en dépôt.

Le crédit total ne vous paraîtra pas trop élevé si vous le comparez aux dépenses et frais d'impression supportés par d'autres compagnies importantes.

Ainsi, si, comme point de comparaison, vous ramenez la somme dépensée à l'unité de parcours des trains-kilomètres, vous trouverez qu'elle s'élève pour l'État à 26 francs pour 1,000 trains-kilomètres, tandis qu'elle atteint fr. 29-50 pour le Grand-Central et 40 francs pour la Compagnie du Nord.

L'administration des ponts et chaussées réclame, de son côté, une somme de 717,353 francs pour insuffisance de crédit. Cette insuffisance se rapporte aux sommes dépensées pour travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires exécutés aux routes, canaux et rivières.

Comment est motivée cette demande ?

Des routes concédées ou communales ont été reprises dans diverses parties du pays, dans un but d'intérêt public justifié par l'importance que ces routes avaient acquises, ce qui, en changeant complétement le caractère primitif de cette partie de la voirie, en rendait l'entretien trop onéreux pour les communes dont ces routes traversaient le territoire ; par ces mêmes raisons, elles étaient mal entretenues et des réparations urgentes et extraordinaires durent y être effectuées, à la grande satisfaction du public. Tout n'est pas fait, Messieurs, dans ce système vivement réclamé par les besoins du commerce et de l'industrie ; les sollicitations incessantes qui se produisent dans cette Chambre en sont la preuve évidente, et nous ne pouvons qu'engager le Gouvernement à y persévérer ; ses fonds ne peuvent recevoir un emploi plus utile.

Pour les canaux et rivières, vous vous rappelez, Messieurs, les dégâts occasionnés par les pluies torrentielles de l'hiver de 1873 et les inondations qui en ont été la conséquence. Vous n'avez pas oublié les accents émus par lesquels nos collègues riverains de l'Escaut, et notamment les honorables députés de Gand et de Tournai, réclamaient des mesures urgentes, quel qu'en pût être le coût. Le Gouvernement a obtempéré à ces désirs dans la mesure du possible et avec la plus grande prudence. Reste la carte à payer.

D'autres causes se sont jointes à celles rappelées plut haut ; elles sont indiquées dans l'exposé des motifs. Les vantaux de l'écluse du Kattendyck construits en 1859 devaient être remplacés dès 1873, par des vantaux en tôle.

Les travaux décrétés et en cours d'exécution aux canaux et rivières en ont fait découvrir d'autres plus importants et plus urgents qu'il fallait exécuter sans

retard. L'administration était donc forcée de faire cette dépense quoiqu'elle n'eût pas été prévue dans le budget, parce qu'il était impossible de la prévoir.

C'est la conséquence de l'inconnu qui règne forcément dans les travaux de ce genre faisant l'objet d'une seule allocation budgétaire. Mais par cela même, si certains crédits sont en déficit, d'autres présentent parfois des excédants d'une certaine importance ; c'est ainsi que ces excédants s'élèvent pour 1873 à 120,000 francs environ.

Telles sont, Messieurs, les raisons principales qui ont engagé votre section centrale à admettre le projet de loi qui vous est soumis.

Le Rapporteur,
A. WASSEIGE.

Le Président,
P. TACK.