

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 24 JUILLET 1883.

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 1883.

(Voir les nos 120, VIII, session de 1881-1882, 33 et 160, session de 1882-1883,
de la Chambre des Représentants, et 80, session de 1882-1883, du Sénat.)

Présents : MM. BALISAUX, Vice-Président ; le vicomte DE NAMUR D'ELZÉE,
BOËL, VANDENKERCHOVE, PENNART et PIRET, Rapporteur.

MESSIEURS,

Il n'entre pas dans les habitudes de la Commission des Travaux publics du Sénat d'examiner et de discuter les différents postes du Budget ; elle se borne d'ordinaire à présenter à ses collègues et au chef du Département les observations qu'elle considère comme les plus importantes ; elle estime qu'il n'y a pas lieu de déroger à cet usage, surtout que nous nous trouvons dans une période d'études, de changements et de transition qui amènera nécessairement des réformes dans l'exploitation de nos voies ferrées.

Cependant la situation présente est si intéressante qu'elle ne nous permet guère d'y rester indifférents et de nous désintéresser complètement de l'examen d'une question jouant un si grand rôle dans notre position financière.

Notre exploitation par l'Etat est donc, dit-on, dans un état de santé plus ou moins délabré, et bon nombre de médecins se précipitent pour tâter le pouls au malade ; mais, par une singulière anomalie, leur diagnostic est tellement varié qu'il va du simple catarrhe à l'anémie la mieux caractérisée. Les remèdes prescrits au patient sont si différents qu'il est bon de tâcher de bien préciser le mal, et pour cela de faire ressortir les points sur lesquels on est d'accord et qui ont été parfaitement établis par la discussion. Si notre consultation ne guérit pas immédiatement le malade ou n'amène pas la convalescence, au moins le médecin traitant, espérons-le, y trouvera quelques indications utiles pour le rétablissement de la santé de son sujet.

Commençons d'abord par rendre justice aux divers rapporteurs de la Section

centrale de la Chambre, qui ont porté leurs investigations sur toutes les branches de notre administration, et si à côté d'observations très justes, ils en ont produit d'exagérées, de fausses parfois, cela tient un peu, croyons-nous, à l'état général des esprits en ce moment de tourmente financière et politique, et aussi parce que souvent ils manquaient de données certaines sur les éléments du problème. Quoi qu'il en soit, le travail remarquable, présenté par ces Messieurs, a été le point de départ d'une discussion longue et instructive qui portera ses fruits. La lumière se fait et se fera de plus en plus sur le véritable état de notre chemin de fer et sur les moyens propres à lui faire donner tout ce dont il est susceptible.

Ce qui, tout naturellement, doit fixer l'attention, c'est la recherche des causes du mal, de la diminution des recettes de nos voies ferrées. Dans cet ordre d'idées, a-t-on assez réfléchi aux conséquences en quelque sorte fatales de la prospérité inouïe qui a marqué la période de 1870-1876, et ne subissons-nous pas les suites inévitables de l'engouement de cette époque ?

Tout alors était couleur de rose, l'imagination la plus froide faisait des rêves dorés, les revenus de toute espèce avaient considérablement augmenté, les excédents de recettes de notre railway étaient plantureux, et l'on se faisait volontiers la douce illusion de croire que quel que soit le prix d'une chose ou la valeur d'une entreprise, elle produirait quand même de gros bénéfices ; c'était évidemment l'âge d'or pour les vendeurs.

Si nous avions su demeurer calmes au milieu de cette danse échevelée des millions, nous nous serions persuadés que c'était un moment fort désavantageux pour acheter ; nous devions nous attendre à des déceptions quand sonnerait l'heure du retour à une période normale. — C'est dans ces conditions anormales et dangereuses que s'est fait le rachat de certaines lignes dont les résultats financiers sont venus jeter la perturbation dans la situation si prospère qu'avait traversée notre exploitation de 1852 à 1873, c'est-à-dire pendant une période de vingt années.

Si nous ajoutons à cette cause générale certains événements politiques, des considérations de sentiment qui nous ont poussés à venir au secours d'entrepreneurs malheureux, nous nous convainçons que ces rachats onéreux et faits dans de mauvaises conditions ont puissamment aidé à nous amener les mauvais jours.

Au milieu de cet affolement général, nous avons perdu, il faut bien le dire, nos vieilles habitudes de prudence et d'économie. Obéissant à l'impulsion générale, nous avons un peu dépensé sans compter pour l'érection de travaux de toute espèce : écoles, monuments publics, canaux, enfin des tronçons de chemins de fer au delà de toute proportion avec ce que nous avons fait pendant les temps les plus heureux pour notre réseau national.

Evidemment, Messieurs, nous n'avons pas à nous décerner un brevet de sagesse, et nous nous sommes mis dans la position d'un grand propriétaire qui, comptant sur la permanence de revenus qui n'étaient que passagers, a réglé son train de maison en conséquence, a arrondi et embelli ses propriétés : ou d'un industriel qui, sous l'empire des mêmes illusions, a fait de trop larges distributions de dividendes, ou a trop construit et n'a pas le temps d'attendre que ses installations nouvelles soient devenues productrices.

Nous n'avons pas, du reste, à nous occuper ici de l'état général de nos finances ;

nous dirons seulement, contrairement à certains orateurs de la Chambre qui ont voulu résoudre cette question avant même qu'elle fût pesée et discutée, que nous croyons prudent, pour nous former une conviction, d'attendre la discussion qui ne peut manquer d'avoir lieu à ce sujet; le temps de la réflexion succédera à celui de la panique et des résolutions précipitées.

Nous rentrerons dans l'objet de notre étude, et il nous suffira pour le moment de constater, ce qui n'est plus guère discuté, qu'une des causes principales qui ont influé sur la diminution des recettes de nos voies ferrées, réside dans les rachats onéreux et dans la précipitation que nous avons mise dans la construction d'une quantité d'ouvrages, notamment de tronçons de chemins de fer dont les recettes, pendant plusieurs années, ne couvriront pas probablement les frais d'exploitation. Mais pensez-vous, Messieurs, qu'ici, comme en toute chose, n'apparaît pas le bien à côté du mal? Pensez-vous que si, contrairement aux agissements des autres nations, nous avons thésaurisé, nous n'aurions pas obéi à une pensée secrète et irréfléchie d'avarice et d'égoïsme?

Nous avons incontestablement enrichi le domaine moral et matériel de la nation, et si notre position actuelle est critique, nous récolterons dans un certain temps le fruit de tous ces travaux. Nous avons doté des populations déshéritées de voies de transport dont elles n'auraient joui que dans un avenir plus ou moins éloigné; en cela, nous avons posé un acte de justice, et nous verrons bientôt surgir des richesses restées enfouies et stériles, faute de facilité de locomotion; soyons donc persuadés que nous n'avons pas tant à nous repentir de cette prodigalité qui peut devenir bienfaisante.

Et puis, Messieurs, ne nous laissons pas entraîner vers une réaction trop forte, comme il arrive souvent en pareille circonstance. Comme nous pouvons facilement le constater, un revirement s'est opéré dans les esprits, revêtant le même caractère que le courant contraire qui lui a donné naissance. A une tendance irrésistible à dépenser a succédé ce que nous pourrions appeler la manie des économies, et quelques-uns s'imaginent de bonne foi, nous aimons à le croire, que c'est là une panacée universelle capable de nous guérir instantanément de tous nos maux.

Evidemment, s'il y a dans cette pensée une conviction, celle-ci est exagérée, et il est difficile à une nation d'économiser dans des limites bien larges. Si l'on peut enrayer pendant quelque temps l'exécution de travaux de toute espèce, la résistance ne peut être de longue durée. Nous avons d'ailleurs des engagements pris, des lois votées et, par conséquent, une dette d'honneur à payer, sans compter que pour beaucoup d'œuvres entreprises, l'Etat est fortement intéressé à les achever au plus tôt, car la perte d'intérêts des capitaux y engagés sera nécessairement proportionnelle au temps que nous emploierons pour terminer les constructions commencées. Ainsi, il est incontestable que nous ne pouvons laisser en souffrance des ouvrages tels que les installations maritimes d'Anvers, les canaux houillers du Hainaut, le canal de Gand à Terneuzen, le chemin de fer d'Athus à Charleroi, l'achèvement et l'aménagement de gares pour lesquelles les terrains sont achetés et payés, et tant d'autres travaux; plus de célérité l'on déploiera dans l'exécution de ces ouvrages, plus on développera le trafic et la prospérité et plus vite on jouira du revenu de sommes aujourd'hui improductives. N'oublions pas, Messieurs, que quel que soit notre désir d'économiser, nous n'échapperons pas à cette loi, pour ainsi dire

fatale, du progrès, qui nous entraînera, sur le terrain moral et économique, à suivre les autres nations dans la voie qu'elles se traceront : c'est le seul moyen pour nous de maintenir notre situation commerciale et industrielle.

Certainement, il ne faut pas faire fi des économies, et nous serons les premiers à les préconiser, à engager le Gouvernement à s'abstenir, le plus possible, de dépenses de luxe, mais, de grâce, n'exagérons pas d'une manière inconsidérée les effets de ce remède, car il ne faut pas se dissimuler que tous ces travaux, ces tronçons nouveaux ne seront pas immédiatement productifs; et si l'on considère que notre ancien réseau n'est devenu fructueux qu'après dix-sept années d'existence, ne peut-on fixer à une période de dix à quinze ans la durée des exercices peu rémunérateurs des nouvelles lignes? Si celles-ci ne peuvent couvrir leurs frais d'exploitation, elles donneront à l'ancien réseau un surcroît de trafic qui, vraisemblablement, abrégera la période de souffrance.

Mais ce ne sont là que des conjectures; des événements de toute espèce peuvent renverser les calculs et les appréciations des hommes plus compétents que nous en ces matières délicates.

Quand donc on examine sans parti pris la situation, ne peut-on raisonnablement conclure que quelles que soient l'énergie et la bonne volonté du ministère, quelles que soient les économies, qui ne seront naturellement que successives, qu'il apportera dans sa gestion, ces économies ne pourront probablement que compenser, au plus, les pertes à résulter du développement de l'exploitation des tronçons en construction ou à construire; telle est, à notre avis, la nature de cette mesure dont il était utile de déterminer la portée et les conséquences pour ne pas se faire trop d'illusions sur son efficacité. Ce qui vient encore corroborer notre manière de voir, c'est que déjà bien des illusions se sont évanouies dans cette atmosphère d'économies que nous respirions à pleins poumons, et c'est à tort que nous comptons pouvoir à loisir diminuer nos dépenses dans certains services. C'est ainsi que quelques membres de notre commission s'étaient émus du faible tantième des places occupées par les voyageurs dans les voitures et par les marchandises dans les wagons; or, la discussion a prouvé, sans contradiction possible, que, sous ce rapport, nous sommes mieux lotis que presque toutes les compagnies exploitantes. Il est donc aujourd'hui acquis que nous ne pouvons attendre de grandes ressources d'une réforme de l'espèce.

Mais ce qui a été le plus attaqué à la Chambre des Représentants, c'est le coefficient des frais d'exploitation. « Nous exploitons, » disaient certains orateurs, « à un coefficient déplorable ! » et l'on citait surtout comme exemple à suivre les compagnies françaises. Or, Messieurs, les débats parlementaires nous semblent avoir établi parfaitement que si nous pouvons espérer quelques perfectionnements utiles qui diminueront dans une certaine limite nos frais généraux, nous n'y trouverons pas cette mine d'or tant rêvée; et d'abord, comme le disait notre honorable Ministre, il est fort délicat de comparer entre elles deux exploitations dont les éléments ne sont pas identiques, dont les recettes entre autres ne reposent pas sur les mêmes principes ni sur les mêmes taxes.

Il est incontestable aussi que ces compagnies n'ont pas sur leur parcours le même nombre de gares ni le nombre de trains que nous sommes forcés de conserver pour donner satisfaction à des appétits parfois un peu exagérés. Ces

sociétés ont d'ailleurs des tarifs bien plus élevés que les nôtres. Mais à ce propos, Messieurs, permettez-nous de faire une digression, car nous ne voudrions pas que vous vous imaginiez que, dans notre pensée, le bas prix des tarifs entraîne inévitablement une diminution de recettes. Veuillez vous rappeler un débat récent qui a eu lieu au Sénat et où un certain nombre de nos collègues étaient accusés de vouloir créer un privilège, de faire de la protection en réclamant une diminution de taxe en faveur des minerais et des charbons vers telle ou telle destination. On citait alors comme exemple une compagnie française qui avait abaissé d'un franc son prix de transport des charbons vers les hauts-fourneaux du nord de la France ; eh bien, Messieurs, la période d'essai des nouveaux tarifs, applicables seulement aux charges complètes d'un train, a permis à l'Etat d'accroître ses recettes de près de 34,000 francs sur l'ensemble de ces réductions ; de plus, il a augmenté considérablement son trafic et indirectement aussi ses autres revenus.

Et cependant, ce n'est là qu'une période d'essai : le chargement et le déchargement d'un train complet sont chose gênante et coûteuse, et toutes les usines ne sont pas à même, dès le commencement, de recevoir des matières premières en abondance qu'elles sont obligées d'emmagasiner, leur position financière s'accommodant mieux d'expéditions successives et, par conséquent, de paiements échelonnés. Nous pouvons déduire de là que cette innovation n'a pas dit son dernier mot ni produit tous ses effets bienfaisants, et au moins on ne pourra plus nous accuser de faire de la protection à l'intérieur au détriment des contribuables. — Cette digression faite, nous reprenons l'objet de notre étude : Après avoir examiné attentivement les documents officiels, susceptibles de comparaison, nous croyons pouvoir conclure que si nous n'avons pas tant à nous enorgueillir de nos résultats, ils ne sont pas si piteux que d'aucuns le prétendent. Ainsi, s'il est établi que des compagnies françaises exploitent à 48 et même à 44 p. c. de leur recette brute, tandis que pendant nos dix dernières années, notre moyenne a été de 61 p. c., il en est d'autres qui exploitent à 56 et à 58 p. c., et même les lignes secondaires, en France, voient leurs frais d'exploitation monter à 68,6 ; l'Etat néerlandais, cité aussi comme exemple, voit les siens atteindre 63,9 et l'Etat français exploite à 84 p. c.

Et, s'il restait quelque doute dans l'esprit de nos collègues, concernant la gestion des compagnies françaises, nous les engageons fortement à lire l'appréciation récente qu'en a faite le savant économiste M. Leroy-Beaulieu ; ils y puiseront la conviction que cela n'est pas si brillant qu'on se l'imagine, et que si ces sociétés distribuent parfois d'assez beaux dividendes, il faut noter aussi que la plupart ont reçu de magnifiques cadeaux de l'Etat et qu'elles n'ont pas à faire d'amortissements sur une bonne partie de leur capital de premier établissement.

Remarquons, enfin, que nous avons dans notre réseau des lignes secondaires et des lignes d'intérêt local comme aussi des tronçons nouveaux qui pèsent lourdement sur notre équilibre général. A ce propos, prenons bonne note de la promesse faite par M. le Ministre de nous donner approximativement l'état de l'exploitation de nos nouvelles voies ; ce sont là des renseignements curieux à connaître et à étudier, et très probablement, ils nous convaincront de plus en plus que c'est à ces lignes peu fructueuses que nous devons attribuer, en grande partie, la diminution de notre produit net. Nous dirons toutefois qu'après avoir

mûrement pesé ces études et ces comparaisons, nous sommes portés à croire qu'en présence surtout du taux élevé, plus élevé que dans presque toutes les compagnies, de notre recette moyenne kilométrique, il y a lieu d'espérer et moyen d'obtenir une certaine amélioration dans notre coefficient d'exploitation ; nous en dirons les motifs plus loin.

Qu'il nous suffise de constater, quant à présent, que les deux griefs principaux que nous venons d'énoncer, articulés contre notre exploitation, ne sont pas aussi graves qu'on le croyait ; si les objets qu'ils visent sont susceptibles de quelques perfectionnements, dont les conséquences sont difficilement appréciables, ils ne seront probablement pas de nature à faire couler le Pactole dans nos caisses publiques.

De ce qui précède, Messieurs, vous comprendrez que deux courants opposés se sont fait jour pour apprécier la situation de nos chemins de fer. Les uns prétendent que tout est pour le mieux et qu'à peine nos recettes ont subi quelques diminutions insignifiantes. Pour ceux-ci, nous nous contenterons de les renvoyer aux comptes rendus sur nos opérations ; ils pourront se convaincre que pendant les dernières années, abstraction faite de la question des déficits et des amortissements, nos résultats sont notablement inférieurs à ceux obtenus de 1853 à 1872 ; cela est incontestable.

Pour ceux qui sont convaincus que l'Etat est impuissant à exploiter d'une manière convenable, l'affermage est le grand sauveur. Indubitablement, cette opinion est soutenable et mérite examen, mais de là à conclure que c'est le moyen infailible pour prospérer immédiatement, il y a loin. Si nous avons vécu sous ce régime jusqu'à ce jour et qu'il soit question de l'abandonner, notre hésitation serait grande, mais elle ne l'est pas moins s'il s'agit de l'alternative contraire. Certainement cette transformation, au premier examen, fait naître des objections des plus sérieuses ; d'abord les sociétés de l'espèce n'ont pas toutes réussi, et il en est qui ont abouti à de véritables désastres ; puis, une compagnie puissante, capable d'une administration offrant toute garantie, voudra inévitablement recueillir quelques beaux millions de son travail difficile et ardu, et le gain légitime auquel elle prétendra nous laisser a-t-il quelque bénéfice sur notre système ? Ne devons-nous pas aussi lui laisser la faculté de supprimer des trains qu'elle jugera improductifs ? Voudra-t-elle se charger de l'exploitation si nous ne nous engageons pas à maintenir nos tarifs pendant un laps de temps déterminé ? Tout cela est-il encore possible lorsque l'on a été longtemps sous le régime actuel ? De ces quelques courtes observations, n'est-il pas permis de conclure que si cette opinion est digne d'attention, la question qu'elle a en vue de résoudre n'est pas mûre ni suffisamment étudiée ?

Un autre remède mis en avant : c'est l'enquête parlementaire.

Nous devons reconnaître, Messieurs, que cette proposition revêt parfois un véritable caractère d'utilité, nous dirons même de nécessité. L'Angleterre n'a pas hésité à la patronner et à la voter. A la tête de notre Département, nous avons un Ministre qui a donné des preuves incontestables d'intelligence et d'énergie, dont nous ne saurions assez le louer ; mais, malgré cela, la majeure partie des membres de votre Commission estime qu'il est des réformes qu'il est pour ainsi dire impossible à un ministre d'obtenir et que les résultats d'une enquête parlementaire auront seuls assez de force pour les introduire dans

notre administration ; ils pensent donc que le Ministre aurait tout intérêt lui-même à se rallier à cette idée, dont ils sont partisans, pour se décharger d'une trop lourde responsabilité.

La question des amortissements est tellement importante que nous ne croyons pas pouvoir nous dispenser d'en dire quelques mots.

S'il s'agissait d'une industrie privée, nous formulerions facilement notre manière de voir et nous dirions : L'industriel qui, dans les années prospères, fait des distributions de dividendes exagérées ou n'amortit pas des travaux sujets à usure ou à détérioration, qui calcule son produit net en conservant à l'actif de son bilan, pour leur coût primitif, toutes les valeurs, quelle que soit leur nature, cet industriel, disons-nous, ne fait pas les bénéfices qu'il s'imagine ; il court grand risque, en temps de crise, de voir périr son industrie ou du moins de devoir rapporter à la caisse les prétendus dividendes alignés sur ses livres et qu'il a peut-être déjà dépensés ; ce qui est un peu notre cas.

Doit-on faire le même raisonnement lorsqu'il s'agit d'une industrie publique, qui ne périra jamais, car, ni nous, ni nos successeurs, nous ne laisserons dépérir ce grand instrument d'activité et de prospérité qu'on appelle les chemins de fer.

Il y a ici une question d'appréciation : il s'agit de déterminer comment nous prétendons jouir de notre fortune et ce que nous voulons laisser à nos descendants, ce que nous prenons dans le présent et laissons pour l'avenir. La solution du problème est délicate ; tout ce que nous pouvons dire, c'est qu'elle ne doit pas être cherchée dans les opinions extrêmes, et, pour notre part, nous estimons, d'accord avec l'honorable Ministre, qu'il est utile et convenable d'opérer certains amortissements, mais nous ajouterons immédiatement que, dans l'état actuel des choses, il nous est fort difficile de le faire d'une façon logique et rationnelle, notre mode de comptabilité ne nous donnant aucune facilité pour confectionner un véritable bilan.

Cette réflexion nous amène à entrer dans quelques développements pour faire mieux comprendre notre pensée :

Evidemment, Messieurs, l'Etat n'a pas ordinairement les mêmes aptitudes en matière industrielle qu'un simple particulier ou une Société ; il n'a pas l'élasticité d'allures, la promptitude de détermination, l'adresse commerciale que peut atteindre l'industrie privée, sans compter qu'il doit conserver des trains que l'industriel ordinaire supprimerait comme peu rémunérateurs et qu'il a des tarifs plus bas que ceux des compagnies exploitantes. A ce sujet, disons, en passant, que nous sommes heureux de constater que le Gouvernement n'a pas l'intention d'augmenter les tarifs ; c'eût été là, du reste, une inspiration malheureuse. Reste à savoir si la réussite des essais de réduction n'est pas de nature à l'engager à en tenter de nouveaux.

Revenant à notre thèse concernant la capacité de l'Etat, nous dirons qu'il faut se mettre en garde contre les conséquences qu'on pourrait en déduire et bien se figurer qu'aucun système n'est absolument bon ou mauvais. Toute l'habileté consiste à profiter des avantages que chacun d'eux présente, tout en atténuant, en faisant disparaître même, les désavantages plus ou moins inhérents à leur caractère originel.

Toute notre préoccupation doit être d'établir une exploitation rationnelle, économique et la plus industrielle possible, car, pour réaliser des bénéfices il faut bien administrer, et quand on gagne de l'argent, il est facile de faire des

amortissements qui, en définitive, se traduisent par des capitaux en caisse et un bon état financier.

Il est donc utile de nous efforcer de rendre notre organisation plus industrielle, de monter une comptabilité qui en soit la traduction et nous permette de nous rendre compte plus facilement du fonctionnement de notre industrie.

Permettez-nous maintenant de tirer quelques conséquences de ce principe : Celui-ci serait appliqué à tous les services où cela est possible; ainsi nos ateliers de réparations seraient exploités dans ce sens, et chacun d'eux aurait sa comptabilité, son bilan spécial; on connaîtrait ainsi le résultat de chaque atelier, on saurait ce que coûtent en moyenne les réparations de telle ou telle espèce, et l'on pourrait ainsi porter dans le prix de revient de l'exploitation une somme parfaitement déterminée, tandis qu'à cette heure, on ne peut connaître d'une manière un peu exacte ce qui s'y fait et on ne le sait qu'à la fin de l'année, et encore !

Il ne nous appartient pas d'entrer dans les détails de l'administration, mais en principe général, nous pouvons dire qu'il y aurait, à notre avis, grand avantage pour l'Etat de s'inspirer de ce qui se passe dans l'industrie privée : celle-ci cherche de toute façon à se rendre un compte exact de tout ce qui se fait dans les différentes phases de sa production, et c'est là le meilleur moyen d'éviter les mécomptes.

Les méthodes suivies par l'industriel ordinaire sont peut être plus difficilement réalisables dans une industrie publique, mais nous ne pensons pas que ce soit une raison suffisante pour ne pas s'efforcer de modifier une situation qui est certainement susceptible de perfectionnements.

Ces changements, il va sans dire, nécessiteraient une comptabilité industrielle au lieu de la comptabilité financière que nous avons aujourd'hui.

Et l'un des grands bienfaits de cette innovation serait de rendre possible et facile la confection d'un bilan véritable qui nous manque à cette heure, et nous entendons par bilan ce qui est généralement compris sous cette dénomination, c'est-à-dire l'ensemble de la situation industrielle de notre exploitation, conséquemment comprenant à l'actif et au passif absolument toutes les valeurs et toutes les dépenses. Dans cet ordre d'idées, il est bien entendu et admis que la comptabilité du chemin de fer devrait être complètement séparée des recettes et des dépenses du budget général.

Que font, du reste, les grandes compagnies telles que les compagnies françaises, le Grand Central Belge et tant d'autres, qui, devant rendre compte de leur administration aux actionnaires, leur présentent chaque année un bilan avec compte de profits et pertes et pièces à l'appui; ne pouvons-nous faire ce que font ces sociétés?

C'est alors qu'il s'agira d'opérer certains amortissements qui dépendront naturellement de la nature des dépenses faites et des travaux effectués, et ainsi ces amortissements s'appliqueront d'une façon logique et rationnelle.

Nous croyons superflu d'entrer dans l'examen des divers postes qu'il y aura lieu de réduire; ce sont là des questions d'appréciation et d'application que chacun de nous pourra contrôler et discuter.

La chose la plus délicate, à notre avis, c'est la formation du premier bilan dressé de cette manière, mais ce n'est certes pas là une bien grande difficulté.

Sans nous dissimuler l'importance de cette transformation, nous ne la croyons pas impossible, et nous sommes convaincus qu'elle produirait de bons résultats;

aussi nous soumettons avec confiance l'examen de cette question à toute l'attention de l'honorable Ministre.

Déjà, celui-ci a déclaré à la Chambre qu'il s'efforcerait de faire rendre plus intelligible le compte-rendu de nos opérations, comme aussi il nous a promis de nous renseigner sur l'état de l'exploitation des nouvelles lignes.

Il y a peut-être dans cette pensée et cette promesse un acheminement vers la mise en pratique de la méthode dont nous venons de parler. Pour établir le calcul qu'il se propose, et ce n'est pas chose facile, il devra nécessairement dresser un tableau des éléments du prix de revient de l'exploitation de ces voies, de toutes les dépenses qui l'affectent, et, en élargissant le principe, il en arrivera logiquement à en faire l'application à tout le réseau ; comme aussi, quand il touchera à la comptabilité, il sera probablement entraîné vers l'adoption d'un système complètement nouveau ; du reste, nous avons appris, par les documents parlementaires, que cette question est à l'étude.

Nous terminerons cet aperçu déjà long, et cependant que de considérations, que de développements comporterait encore l'étude d'un problème si intéressant, si utile et que nous n'avons fait qu'effleurer !

Nous ne voyons pas la nécessité de nous résumer, nous avons simplement recherché les causes de la diminution des recettes de notre industrie des chemins de fer, discuté les remèdes proposés, rejeté les uns, admis et proposé ceux que nous croyons les plus propres à augmenter notre produit net. Puissent notre travail et nos idées être de quelque utilité.

Il nous reste maintenant à exposer quelques autres observations présentées par des membres de la Commission. Ainsi, on s'est demandé si l'Etat n'aurait pas avantage à faire faire ses réparations par l'industrie privée, plus habituée à travailler économiquement et dans le but de réaliser des bénéfices, n'admettant de nouvelles machines ou installations que lorsqu'elle est convaincue de leur efficacité industrielle et de leur emploi immédiat.

Certainement, Messieurs, cette idée mérite attention, mais elle n'est pas, nous paraît-il, suffisamment étudiée.

D'un côté, nous pensons, comme nous l'avons dit plus haut, que l'Etat n'a pas les mêmes aptitudes qu'un industriel ordinaire, et, par conséquent, cette opinion est applicable, dans une mesure plus restreinte, bien entendu, à la direction économique des ateliers de réparations ; mais on se demande, avec un embarras bien concevable, ce que ferait l'Etat de ces grands établissements répandus dans tout notre pays ; pour ne pas les laisser improductifs, il faudrait, nous semble-t-il, penser à les affermer. Encore une fois, c'est là une innovation qui n'a été ni pesée, ni mûrie. Mais, Messieurs, avec le système que nous avons patronné, pensez-vous que l'inconvénient de la direction par l'Etat ne diminuerait pas dans une proportion notable ?

Certainement, nous ne pouvons admettre que les ingénieurs de l'Etat sont toujours impuissants, tandis que ceux de l'industrie privée sont toujours des phénix ; ce serait rabaisser d'une façon injuste le talent de nos directeurs. Eh bien, si nos ateliers étaient dirigés plus industriellement, avec une comptabilité permettant de se rendre compte de la direction, pensez-vous, Messieurs, que la face des choses ne changerait pas et que l'Etat aurait encore tant d'avantage à changer de système ? Nous ne le pensons pas.

Il a été aussi question, au sein de notre Commission, du luxe des gares, et

ses membres ont été unanimement d'avis qu'il y a lieu d'en construire de plus modestes, en faisant avant tout attention à la facilité des aménagements.

Le matériel, surtout les voitures pour les voyageurs sont, selon quelques membres, moins bien construites que celles de certaines compagnies. Elles ont plus de choc de dureté, de bruit intérieur que les véhicules de nos voisins et sont moins bien suspendues.

Cela ne provient-il pas des bas prix amenés par la concurrence et par le système d'adjudications?

Les compagnies s'adressent généralement à des fournisseurs connus et dont elles apprécient la bonne fabrication. L'Etat n'aurait-il pas intérêt à payer un peu plus cher et ne trouverait-il pas une compensation dans une durée plus longue de ces engins de locomotion?

Enfin, il a été observé que si, dans l'intérêt du Trésor et de la marche raisonnable des trains, il est utile d'en supprimer quelques-uns, encore est-il nécessaire de conserver les correspondances, ce qui n'a pas toujours lieu.

Nous soumettons ces diverses considérations à l'examen attentif de l'honorable Ministre des Travaux Publics et de nos collègues du Sénat.

La Commission du Sénat, Messieurs, a adopté ce rapport, et elle vous propose aussi l'adoption du Projet de Loi.

Le Rapporteur,
PIRET-GOBLET.

Le Vice-Président,
E. BALISAU.