

## **SÉNAT DE BELGIQUE.**

---

SÉANCE DU 1<sup>er</sup> MARS 1912.

---

Proposition de Loi abrogeant l'article 6 de la loi du 24 juin 1885 sur l'organisation des Chemins de fer vicinaux.

---

### **DÉVELOPPEMENTS.**

---

La Société nationale des Chemins de fer vicinaux, telle qu'elle a été organisée par la loi du 28 mai 1884 sur un plan suggéré quelque dix années auparavant par le Sénateur Bischoffsheim et l'ingénieur Wellens, constitue un organisme assimilé aux sociétés anonymes, mais avec des modifications dues à ce qu'elle poursuit un but d'intérêt général et que les associés y sont surtout des personnes publiques : Etat, Provinces et Communes. « Une pareille société, » disait l'Exposé des motifs présenté en 1884 par M. Graux, Ministre des Finances, « ne peut, on le comprend, » être soumise à toutes les règles du droit commun ; elle est d'une nature » spéciale ; elle a en quelque sorte un caractère public. » Cependant, il était admis en même temps que, quant aux droits respectifs des associés, il y avait lieu d'appliquer les principes généraux de la législation sur les sociétés. L'honorable M. Liebaert, depuis lors Ministre des Chemins de fer et Ministre des Finances, le reconnaissait formellement lorsque, dans les développements de la proposition qui est devenue la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1899, il faisait observer qu'au sein de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux toute hiérarchie devait disparaître entre les associés. « L'Etat, » écrivait-il, « les Provinces, les Communes, les particuliers s'y trouvent » placés sur un pied d'égalité absolue. »

Toutefois, il s'en faut que les dispositions toujours en vigueur maintiennent cette égalité. Les principes généraux exigeraient que les associés puissent participer à l'administration de la Société dans la proportion de leurs apports respectifs. Or, l'Etat, bien que ses apports ne dépassent guère 40 p. c., s'est réservé le droit de désigner la pleine moitié des administrateurs, le président et le vice-président, ainsi que le directeur général. Et ce qui aggrave encore cette prérogative, c'est que le président peut suspendre l'exécution de toute décision qui lui paraît contraire aux intérêts de l'Etat, le dernier mot restant au Gouvernement.

En vertu de l'article 6, les tarifs ne peuvent être réglés par le Conseil d'administration que sous l'approbation du Gouvernement ; celui-ci a toujours le droit d'en interdire l'abaissement ou d'en exiger le relèvement. Enfin les statuts de la Société, ayant été incorporés à la loi, ne peuvent être modifiés que par un acte du pouvoir législatif.

On a allégué, pour justifier ce régime d'exception, la nécessité de laisser à l'Etat un certain contrôle sur la gestion d'une Société dont les principaux membres sont des personnes publiques soumises elles-mêmes à la tutelle du pouvoir central. Toutefois, le principal motif est la crainte de voir la Société, guidée par un intérêt purement commercial, chercher des bénéfices dans une concurrence injustifiée aux Chemins de fer de l'Etat.

« Le taux des péages, » disait l'Exposé des motifs de 1884, « ne peut être » irrévocablement fixé par les actes de concession. Ils doivent rester susceptibles de modifications sous le contrôle et l'approbation du Gouvernement, car deux intérêts de premier ordre doivent être sauvegardés : » l'intérêt de la Société et celui des Chemins de fer de l'Etat qu'il importe » de mettre à l'abri d'une concurrence qui, dans certains cas, pourrait » être ruineuse. »

Néanmoins, dans la pensée des auteurs de la loi, c'était bien la préoccupation de l'intérêt général qui devait dominer et non celle de l'intérêt fiscal, comme en témoignent les observations échangées au cours des débats parlementaires. « Sans doute, » disait Charles Graux à la Chambre, « ce n'est pas parce qu'une certaine concurrence pourrait en » résulter qu'il faudrait priver les populations de l'avantage qu'elles » peuvent avoir à l'établissement d'une voie nouvelle ; sans doute ce ne » serait pas une raison pour refuser la concession d'une ligne ou le taux » modéré d'un tarif. Il y a là une question de mesure et d'application. » — Et, comme l'honorable M. Magis interrompait pour dire : « C'est l'intérêt » général qui doit être la règle, » M. Graux précisait sa pensée en répliquant : « Nous sommes d'accord. C'est évident. »

Or, « l'intérêt général » était ainsi défini en excellents termes par l'Exposé des motifs : « Une partie de nos populations est encore privée des » avantages qui résultent de la proximité des voies ferrées. Un grand » nombre d'exploitations agricoles et de richesses industrielles attendent » le bienfait du transport à vapeur. Trop éloignées des grands centres » pour jouir des avantages qu'en reçoivent les lieux que celles-ci traversent, beaucoup de communes en sont trop voisines pour jamais » espérer qu'une voie nouvelle de cette espèce vienne jamais parcourir » leur territoire. Au temps où la circulation des hommes et des choses se » faisait tout entière par les routes, des voies secondaires venaient sans » cesse se souder à la voie nationale et fournissaient au mouvement de » celle-ci des déversoirs et des affluents. De même, l'organisme des transports à vapeur doit, de nos jours, être complété par des lignes secondaires qui accroîtront l'aliment des artères principales, en apportant ou » en puisant la richesse dans les lieux dont l'accès est encore aujourd'hui » trop coûteux ou trop difficile. »

Les faits ont justifié ces espérances. Cependant, dès cette époque, une partie de la Chambre trouvait excessifs les droits que l'État entendait se réserver. L'honorable M. Beernaert, notamment, dénonçait, dans la séance du 17 mai 1884, ce qu'il appelait une véritable mainmise de l'État sur la société projetée, ajoutant : « Le directeur général ce sera la Société et » mieux vaudrait confier franchement les chemins de fer vicinaux au » Gouvernement. »

Les lois du 24 juin 1885, du 14 avril 1898 et du 1<sup>er</sup> juillet 1899 n'ont que peu modifié cette situation. La loi du 28 mai 1884, qui s'est annexé les statuts de la Société nationale, s'est bornée à autoriser l'admission de particuliers comme actionnaires, à investir la Société du droit d'affermir ses lignes et à transférer le service des chemins de fer vicinaux au Ministère de l'Agriculture. La loi du 14 avril 1898 a établi certaines règles pour la répartition des bénéfices, en même temps qu'elle a porté à six le nombre des administrateurs et à neuf celui des commissaires. Mais aucune disposition n'est venue modifier le droit pour l'État de régler les tarifs suivant ses convenances. Or, l'expérience a montré que, dans l'usage de ce droit, l'État cède trop exclusivement à la crainte de tolérer une concurrence à ses propres lignes et, comme si on voulait encore accentuer cette préoccupation, un arrêté royal du 12 novembre 1894 a fait repasser les Vicinaux du Ministère de l'Agriculture à celui des Chemins de fer. C'est ainsi qu'il interdit aux Vicinaux de transporter des voyageurs au-dessous de 5 centimes le kilomètre, alors que lui-même descend au-dessous de 4 centimes pour la même distance. En ce qui concerne l'abonnement annuel, sur une distance de 10 kilomètres, l'État ne fait payer que 77 francs, alors qu'il impose aux Vicinaux d'en réclamer 107. En réalité, la différence est plus forte encore au détriment des voyageurs, si l'on observe que les lignes de l'État sont à peu près tracées en ligne droite, tandis que celles des Vicinaux, desservies par des machines plus faibles, sont forcées d'éviter les pentes et, par suite, d'allonger leur parcours.

L'inégalité n'est pas moins sensible en ce qui concerne les marchandises. Certains tarifs sont presque prohibitifs. Aussi le mouvement des transports est-il presque nul pour les produits pondéreux. Les maraîchers continuent à employer leurs véhicules d'antan et même nombre d'industriels qui ont un vicinal pour ainsi dire à leurs portes, préfèrent employer le charriage pour diriger leurs expéditions vers la station la plus voisine des chemins de fer de l'État.

Parfois même, l'État use de procédés qui, aux États-Unis, passent pour des actes de concurrence déloyale, justiciables des tribunaux. Tel l'arrêté royal qui, en accordant la concession du vicinal Courcelles-Gembloux, renfermait la stipulation suivante : « Il est interdit d'accepter à la gare du » canal près de Courcelles les transports provenant de la voie d'eau, » lorsqu'ils sont en destination d'une localité desservie par les grandes » lignes, y compris Gosselies-Chassart-Blanmont-Gembloux et Jodoigne. »

On perd de vue que les lignes vicinales constituent pour les chemins de fer de l'État des auxiliaires précieux, « des déversoirs et des affluents, » ainsi que s'exprimait l'Exposé de 1884. Dans un remarquable rapport que je suis heureux de citer, M. H.-A. Laneau disait en 1907 au Conseil provincial du Brabant : « Contre son intérêt le plus évident, le plus élémentaire,

» l'Etat continue à considérer les Vicinaux comme des concurrents. S'il  
 » doute de leur influence bienfaisante sur les recettes de ses gares, qu'il  
 » fasse dresser par ses fonctionnaires un tableau indiquant ces recettes  
 » avant l'établissement des lignes vicinales et dix ans après avoir reçu le  
 » contingent de transport que lui a amené la vicinalité ferrée. » Même le  
 parallélisme des deux réseaux sur certains points de leurs parcours n'est  
 pas un inconvénient, quand on réfléchit au congestionnement périodique  
 des chemins de fer de l'Etat. L'industrie belge a surtout besoin de moyens  
 de transport abondants, rapides, commodes et à bon compte, pour  
 répandre ses produits sur tous les marchés de l'intérieur, aussi bien que  
 pour les diriger vers ceux du dehors. Sans doute l'Etat doit pouvoir prendre  
 des garanties contre une guerre de tarifs. Mais nous ne demandons pas  
 à le désarmer sous ce rapport, puisqu'il] conservera toujours dans ses  
 arrêtés de concession le droit de fixer les conditions de l'exploitation,  
 voire d'interdire l'abaissement des tarifs au-dessous des barèmes en usage  
 sur ses propres lignes.

Quant aux intérêts de la Société Nationale, celle-ci en sera toujours  
 le meilleur juge. Il ne faut pas oublier que, dans la pensée des auteurs de la  
 loi, l'administration de la Société devait être indépendante de l'Etat. « Je la  
 » conçois, » disait M. Graux, « comme dirigeant librement ses affaires avec  
 » intelligence, avec économie, avec une sérieuse tendance au gain. » Au  
 lieu de cela, nous avons une Société absolument entravée dans son action  
 par une centralisation excessive et où les principaux intéressés, c'est-à-dire  
 les communes et les provinces, sont privées de leur part d'intervention  
 légitime. Les réclamations à cet égard sont d'autant plus justifiées qu'en  
 1884 le Ministre présentait aux communes leur engagement de payer des  
 annuités comme une simple garantie nominale. Or, cette garantie d'intérêt  
 est devenue bel et bien une contribution annuelle qui s'accroît de plus en  
 plus et menace de devenir une lourde charge dans l'avenir.

Le remède à cette situation est dans l'abaissement des tarifs. Il est évi-  
 dent qu'il en résultera, dans une proportion énorme, l'augmentation des  
 voyageurs et des marchandises. Un phénomène analogue ne s'est-il pas  
 produit dans le service postal, où à chaque réduction des tarifs a corres-  
 pondu un accroissement des correspondances se traduisant après quelque  
 fluctuation par le relèvement des bénéfices? Qu'on examine du reste ce  
 qui s'est passé dans le service des tramways. Au début, sur telle ligne qui  
 traverse la Capitale, ils avaient peine à vivre avec des départs se succédant  
 tous les quarts d'heure. Brusquement on a abaissé le prix de 200 p. c. et  
 l'affluence a été telle, que les voitures toujours combles ont pu se suivre à  
 5 minutes d'intervalle. Il existe aujourd'hui une ligne d'Uccle à Jette  
 qui permet de franchir 13 kilomètres pour 15 centimes !

Le Conseil provincial du Brabant s'est plus d'une fois occupé de la ques-  
 tion au cours des dernières années. Dans sa dernière session, il a voté à  
 l'unanimité deux vœux : L'un tend purement et simplement à l'abolition de  
 l'article 6 ; l'autre vise une revision de cet article en ce sens que les Vici-  
 naux seraient autorisés à réduire leurs tarifs au taux adopté sur les che-  
 mins de fer de l'Etat, et même, dans les sections urbaines, au taux le plus

bas des tramways locaux. Nous estimons que ces deux vœux n'ont rien de contradictoire: le second a simplement une portée subsidiaire pour le cas où le Parlement se refuserait à sacrifier complètement l'article 6, dont nous demandons l'abrogation.

Comte GOBLET D'ALVIELLA.

---

**PROPOSITION DE LOI.**

---

ARTICLE UNIQUE.

L'article 6 de la loi du 24 juin 1885 sur l'organisation des Chemins de fer vicinaux est abrogé. (1)

Comte GOBLET D'ALVIELLA,  
EMILE DELANNOY,  
FERDINAND ELBERS,  
BERGER.

EENIG ARTIKEL.

Artikel 6 der wet van 24 Juni 1885 op de inrichting der Buurtspoorwegen wordt ingetrokken.

---

(1) Cet article est ainsi rédigé: « Article 6. Les tarifs sont réglés par la Société nationale, sous l'approbation du Gouvernement; néanmoins, le Gouvernement a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement.