

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 23 AVRIL 1912.

Rapport des Commissions réunies des Finances et de l'Agriculture et des Travaux publics, chargées d'examiner la proposition de loi abrogeant l'article 6 de la loi du 24 juin 1885 sur l'organisation des Chemins de fer vicinaux.

(Voir le n° 35, session de 1911-1912, du Sénat.)

Présents : MM. A. VERCROY, Président-Rapporteur; le Comte T'KINT DE ROODENBEKE, le Baron DELLA FAILLE D'HUYSE, COPPIETERS, DE LANIER, le Baron DE KERCHOVE D'EXAERDE, VANDERBORGHET et HANREZ.

M. le Comte GOBLET D'ALVIELLA, auteur de la proposition, assiste à la réunion.

MESSIEURS,

M. le Comte Goblet d'Alviella résume les développements de son Projet de Loi en disant qu'il a pour but de donner plus de liberté à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et particulièrement d'enlever au Gouvernement le droit d'empêcher l'abaissement des tarifs ou leur relèvement au cours de la concession.

Un membre répond que tout le monde est d'accord pour désirer l'exploitation des chemins de fer vicinaux à bon marché et souhaiter la stabilité des tarifs, mais que, pour arriver à ce but, il n'est pas nécessaire de supprimer l'article 6 de la loi.

Cet article dit, en effet : « 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. »

Il faut que les tarifs continuent à être réglés par la Société nationale avec l'approbation du Gouvernement et il suffit de supprimer la fin de l'article « néanmoins, le Gouvernement a toujours le droit d'en exiger le » rehaussement ou d'en interdire l'abaissement. »

Cette suppression permettrait aux concessionnaires d'exploiter leurs lignes d'une façon plus industrielle.

Le Comte Goblet se rallie à cette manière de voir.

Un membre profite de la discussion pour émettre l'avis qu'une révision des dispositions générales de la loi organique des chemins de fer vicinaux est nécessaire : Les exploitations se multiplient, les exploitants n'entretiennent souvent pas leur matériel. Dans l'intérêt des voyageurs qui emploient les chemins de fer vicinaux, il serait désirable que ceux-ci exploitent leurs concessions eux-mêmes.

Un autre membre trouve, au contraire, le procédé de la Société nationale excellent : il faut diviser les exploitations et les confier à des exploitants locaux qui y ont un intérêt personnel et qui exploiteront bien mieux et bien plus économiquement que la Société elle-même.

Rien n'empêche d'établir une surveillance sévère pour arrêter les abus.

Un membre fait remarquer que le § 3 de l'article 6 des statuts de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux stipule que les communes actionnaires de la Société peuvent se libérer de leurs actions en quatre-vingt-dix annuités.

Ces annuités, forcément égales, constituent pour les communes une lourde charge pendant les premières années. Au bout de 15 à 20 années le rapport compense la charge ; mais il a fallu, en attendant, créer des ressources extraordinaires.

On obvierait à cette situation en établissant une échelle progressive dans le calcul de l'amortissement du capital souscrit, de façon que la charge d'amortissement n'affecte les finances communales que graduellement et proportionnellement aux revenus de la ligne vicinale.

Un autre membre exprime des craintes au sujet de la concurrence que les Vicinaux, exploités à bon marché, pourraient faire aux chemins de fer.

Cette opinion est combattue par plusieurs membres, qui disent que, loin de faire concurrence aux chemins de fer de l'Etat, les Vicinaux en sont généralement un adjuvant et le deviendront d'autant plus que le bon marché en augmentera le trafic.

Enfin, un membre demande s'il ne conviendrait pas d'émettre un vœu pour la reprise générale des Chemins de fer vicinaux par l'Etat. Il lui est répondu que la différence est grande entre les chemins de fer, qui sont d'intérêt général, et les Vicinaux qui répondent à un intérêt communal et local.

Il a été signalé que l'un des projets mis à l'étude dans ces derniers temps en vue de remédier aux inconvénients indiqués comporte dans ses grandes lignes :

a) L'application sans aucune restriction, sur tous les chemins de fer vicinaux, des bases de tarifs et des conditions réglementaires de transport en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat, lorsque, faisant le même office que la grande ligne, le vicinal transporte à des distances supérieures à 20 kilomètres ;

b) L'admission de tarifs plus réduits que ceux de l'Etat, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, lorsque le transport a lieu sur des distances ne dépassant pas 20 kilomètres (exploitations électriques, relations dans lesquelles le chemin de fer vicinal peut remplacer avantageusement le petit service messagerie et le charriage).

Toutefois, afin de compenser le préjudice à résulter pour le grand réseau de la réalisation de ces mesures, celle-ci serait subordonnée au paiement, à l'Administration des chemins de fer de l'Etat, d'une redevance proportionnelle à la recette brute de la totalité des lignes vicinales.

Si le Gouvernement présentait un projet dans ce sens, il rendrait un grand service au pays, en instaurant l'uniformité et la stabilité dans les tarifs des chemins de fer vicinaux, ce qui détruirait la plupart des griefs qu'on élève en ce moment.

La question serait définitivement résolue pour les Vicinaux qui s'étendent sur un parcours de plus de 20 kilomètres ; ils auraient les tarifs des Chemins de fer de l'Etat.

Les autres lignes vicinales auraient l'assurance que leurs tarifs ne seront pas supérieurs à ceux de l'Etat et les détails en seraient réglés par des propositions faites par la Société nationale des Vicinaux, ou ceux qui exploitent pour elle, et acceptées par le Gouvernement ; tarifs qui, dans l'avenir, ne pourraient être modifiés que de la même façon.

Et qu'on ne craigne pas que les exploitants aillent faire des propositions dans leur intérêt personnel et contraires à l'intérêt général. On a pu penser ainsi autrefois ; maintenant tout le monde sait que les deux intérêts se confondent et que plus les tarifs sont raisonnablement bas, c'est-à-dire favorables au public, plus l'exploitant a de chance de réaliser des bénéfices.

Votre Commission vous propose d'émettre le vœu formel que le Gouvernement mette cette question à l'étude et, en attendant, de vous rallier à la proposition du Comte Goblet et consorts, réduite à la suppression du membre de phrase de l'article 6 de la loi du 24 juin 1885 ainsi conçu : « néanmoins, le Gouvernement a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement. »

Des membres font cependant des réserves sur certaines dispositions du Projet signalé ci-dessus, notamment sur la partie relative au tantième à prélever sur les recettes brutes à titre de compensation.

Le Président-Rapporteur,
A. VERCROYSE.

**Texte amendé
par les Commissions réunies.**

ARTICLE UNIQUE.

L'article 6 de la loi du 24 juin 1885 sur l'organisation des chemins de fer vicinaux est abrogé et remplacé par la disposition suivante :

ART. 6. — « Les tarifs sont réglés par la Société nationale, sous l'approbation du Gouvernement. »

**Tekst gewijzigd
door de Vereenigde Commissiën.**

EENIG ARTIKEL.

Artikel 6 der wet van 24 Juni 1885 op de inrichting der buurtspoorwegen wordt ingetrokken en vervangen door de navolgende bepaling :

ART. 6. — « De tarieven worden geregeld door de Nationale Maatschappij, mits goedkeuring door de Regeering. »