

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 3 MAI 1898.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1898.

(Voir les nos 102, IX, session de 1896-1897, 3, IX, et 137, session de 1897-1898, de la Chambre des Représentants; 83, session de 1897-1898, du Sénat.)

Présents : MM. BRACONIER, Président; BRULÉ, HOUZEAU DE LEHAIE, PASTUR, le Baron PYCKE DE PETEGHEM, SELB, WITTMANN et OTLET, Rapporteur.

MESSIEURS.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, soumis aux délibérations de la Chambre des Représentants, s'élevait à 116,337,880 francs.

Les divers amendements proposés par le Gouvernement et adoptés par la Chambre ont porté le chiffre total des crédits demandés à la somme de 132,301,590 francs.

Votre Commission doit continuer à regretter que cette année encore le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes se discute à une époque si tardive que le Sénat va de nouveau se trouver obligé d'écourter la discussion de ce budget important à tous les points de vue.

Le rapport de votre Commission de l'année dernière indiquait un remède à la situation dans les termes suivants :

« Votre Commission s'est demandé si la solution la plus simple du
» problème ne serait pas de se rallier aux idées émises par certains
» membres du Sénat, notamment en 1896, lors du vote des crédits provi-
» soires, de clôturer les exercices budgétaires à une autre date que celle
» du 31 décembre; c'est ce système qui est admis en Angleterre, où l'année
» économique se termine le 31 mars, et en Espagne, où elle finit le 30 juin.
» En France la question est à l'étude. Cette réforme permettrait au Gou-

- » vernement de présenter aux Chambres les budgets dès la rentrée du mois
- » de novembre et donnerait à celle-ci le temps nécessaire à un examen
- » sérieux et antérieur à l'exécution des dispositions budgétaires qu'elles
- » sont appelées à voter.
- » Les budgets votés ainsi en temps utile, nous verrions disparaître le
- » régime des crédits provisoires qui ne peut être admis que dans des
- » circonstances très exceptionnelles dans un pays soucieux, comme le
- » nôtre, de grande régularité.
- » Votre Commission appelle l'attention de l'honorable Ministre des
- » Chemins de fer, Postes et Télégraphes et du Gouvernement sur cette
- » question et la recommande à son examen.
- » Votre Commission insiste auprès du Gouvernement pour que cette
- » question fasse l'objet d'une étude sérieuse de sa part. »

* * *

L'importante question du rachat total des chemins de fer a fait un grand pas. Notre réseau national se complète chaque jour par l'adjonction des réseaux rachetés ; c'est un grand bien pour le pays. L'honorable Ministre des Chemins de fer doit aujourd'hui outiller les lignes de façon à leur faire rendre tous les services auxquels elles sont appelées. Il ne doit pas hésiter à demander à la Législature tous les crédits qui seront nécessaires ; votre Commission est d'avis qu'ils doivent être votés dans la plus large mesure.

Le Département des Chemins de fer a un réseau admirable à sa disposition. De nouveaux courants de transport traversant la Belgique peuvent être créés.

Votre Commission a toute confiance que l'honorable Ministre des Chemins de fer saura, comme par le passé, amener sur notre réseau national le trafic que nos voisins convoitent et se disputent.

* * *

La question si importante relative à un budget spécial des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est à l'ordre du jour. Cette question doit être étudiée. Votre Commission est d'avis qu'il y a nécessité à trouver une solution qui consisterait à donner à ce budget une forme plus comptable et plus industrielle.

A ce sujet, dans le rapport de l'an dernier, votre Commission apportait à cette étude sa contribution, dans les termes suivants :

- « Les crédits votés chaque année par la Législature ne sont point,
- » comme beaucoup d'autres, des dépenses improductives destinées à
- » assurer des services publics ; ils constituent, au contraire, un prélè-
- » vement fait sur les produits de l'exploitation ; cette exploitation laisse,
- » en outre, une large marge bénéficiaire qui vient, au lieu et place d'une
- » quotité égale d'impôts, contribuer aux dépenses générales de l'État.
- » En d'autres termes, non seulement le capital de 1 milliard 700 mil-
- » lions, y compris le dernier rachat, engagé par l'État dans les chemins
- » de fer, assure un service public et le développement de la prospérité

» nationale par les facilités offertes au commerce, à l'agriculture et à
 » l'industrie, mais il donne, déduction faite des crédits destinés à l'exploit-
 » tion, un bénéfice net annuel de plus de 60 millions qui nous dispense
 » de grever la population d'une somme égale d'impôts. Il a paru à votre
 » Commission que les budgets de ces importants services ne devaient pas
 » être dressés, comme les autres, au simple point de vue administratif
 » d'un service public non rémunérateur, et que, puisqu'il y a production
 » de bénéfices, il fallait aussi envisager la question au point de vue indus-
 » triel et financier, tenant ainsi en ligne de compte les amortissements
 » nécessaires, et dresser les comptes en conséquence. En un mot, ce budget
 » devrait être établi par débit et crédit, comprendre toutes les recettes et
 » toutes les dépenses relatives à ces services publics, même les dépenses
 » qui se trouvent dans d'autres budgets, notamment les pensions civiles,
 » l'entretien des bâtiments, etc., les opérations devant se clôturer en fin
 » d'exercice, dans un compte général, par un boni ou un mali. »

En établissant le budget spécial que nous demandons, les statistiques générales ne seraient plus faussées comme elles le sont aujourd'hui.

Une confusion s'établit entre les budgets des pays qui exploitent les chemins de fer et ceux qui les ont donnés en concession. Les premiers portant les dépenses générales pour l'exploitation des chemins de fer dans la masse, ainsi que cela se pratique en Belgique, arrivent à prouver, bien à tort, que la quotité d'impôts prélevés est plus importante qu'elle ne l'est réellement.

En ce qui concerne la Belgique, en déduisant du budget général les dépenses pour l'exploitation des chemins de fer, les charges d'impôts ne représentent plus que 33 francs par tête d'habitant; ils sont de 89 francs pour la France. C'est ce qu'il est utile de savoir, et en rétablissant la vérité sur ce point, votre Commission désire surtout prouver que les statisticiens se trompent lorsqu'ils englobent, dans la charge qui pèse sur les Belges, toutes les dépenses, même celles qui résultent de l'exploitation des chemins de fer, postes et télégraphes.

Votre Commission pense que l'honorable Ministre des Chemins de fer, d'après des déclarations faites par lui au Sénat, dans la séance du 24 juin 1897, est d'accord avec elle. Il ne s'agirait donc que de mettre la main à l'œuvre pour réaliser cette réforme désirée de tous.

* * *

La majorité de la Commission applaudit à la réforme introduite dans notre exploitation des chemins de fer par la suppression des premières classes. Déjà en 1896 votre Commission préconisait cette réforme; elle est heureuse de constater que c'est aujourd'hui un fait accompli.

Les explications fournies au Sénat par l'honorable Ministre des Chemins de fer à l'honorable M. Magis, dans la séance du 5 avril 1898, ont satisfait l'assemblée entière. La déclaration faite que les premières classes seront converties en secondes et ne donneront plus lieu qu'à l'application des tarifs de seconde, c'est-à-dire 8 centimes par kilomètre, a fait l'objet de l'approbation presque entière du Sénat à laquelle se rallie particulièrement votre Commission.

* * *

En ce qui concerne la convention faite par l'honorable Ministre des Chemins de fer avec la Compagnie des Wagons-Lits relativement à la circulation éventuelle de 200 voitures de luxe de première classe, la combinaison peut paraître surtout utile à votre Commission par cette considération qu'aucun capital ne doit être immobilisé par l'État et que si le trafic n'avait pas répondu à l'attente, l'État belge aurait pu difficilement trouver emploi de ce matériel de façon avantageuse, tandis que la Compagnie des Wagons-Lits pouvait les utiliser sur les lignes étrangères.

Toutefois votre Commission émet le regret que l'honorable Ministre des Chemins de fer n'ait pas imposé à la Compagnie des Wagons-Lits l'obligation de commander son matériel en Belgique, car il résulte d'informations publiées dans la presse que le matériel est commandé en France. On doit tenir compte que si des achats de cette importance sont de nature à favoriser notre industrie, il y a, en outre, une autre considération qui devrait toujours faire imposer, dans des contrats de ce genre, l'obligation de se fournir en Belgique; nous voulons parler du discrédit que notre industrie pourrait éprouver s'il était dit, en pays étranger, que la Belgique est tributaire d'autres pays pour le matériel qui roule sur ses lignes.

À ce propos, l'observation doit aussi s'appliquer, pensons-nous, aux locomotives achetées en Angleterre. Nous disons au monde entier que notre industrie est à même de lutter contre celle des pays étrangers : nous devons être les premiers à faire la preuve de cette allégation en n'autorisant, à aucun prix, la circulation sur nos voies ferrées, de matériel acquis à l'étranger.

Nous sommes d'autant plus en droit d'en agir ainsi qu'à chaque instant nous sommes témoins de mesures restrictives prises contre nous en pays étrangers, notamment en France. En effet, dans la presque unanimité des cahiers des charges français, il y a défense absolue de se pourvoir de matériel à l'étranger; la restriction s'applique même au personnel, agents et ouvriers étrangers, dont l'emploi est sévèrement prohibé.

* * *

Votre Commission émet le vœu que l'honorable Ministre des Chemins de fer donne à son personnel des instructions sévères pour que la propreté la plus minutieuse règne dans les gares et dans les locaux affectés au public, propreté qui sera facilitée si l'entretien même des bâtiments est l'objet de plus grands soins. Il y a certaines lacunes regrettables à constater à ce sujet, et votre Commission pense qu'il suffira que les agents de l'administration préposés à cette surveillance soient plus rigoureux pour que le remède soit appliqué à bref délai.

Au point de vue sanitaire, il est indispensable aussi que des mesures soient prises contre l'abus des gens qui considèrent que les planchers des salles d'attente et les trottoirs sont des crachoirs mis à leur disposition. La santé publique réclame que des règlements soient pris pour éviter ces abus. Les chefs de gare, notamment, devraient avoir pour attributions

spéciales d'empêcher, même en infligeant des peines, que les quais des gares ne soient infectés. La gare d'Ostende, notamment, doit être particulièrement surveillée. En saison, des centaines de commissionnaires, cochers d'omnibus, d'hôtels et conducteurs convertissent en véritables marécages les quais d'arrivée où se trouvent également pêle-mêle avec eux les voyageurs attendant le train.

* * *

La question des tarifs et leur fixation par l'honorable Chef du Département, sans intervention des pouvoirs législatifs, déjà traitée dans les rapports antérieurs, a de nouveau été soulevée. Un membre pense que s'il peut être donné au Ministre des Chemins de fer des pouvoirs absolus pour déterminer seul les tarifs, ce que votre Commission a toujours admis, ce pouvoir doit s'arrêter au moment précis où le Budget des Chemins de fer se soldant par un boni suffisant, après toutes les charges de l'exploitation, pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés, le supplément doit être considéré comme un impôt prélevé sur le public et comme tel doit être voté par le pouvoir législatif. — Votre Commission a pris note de cette observation, mais elle n'a pas, pour le moment, à sa disposition tous les éléments d'appréciation propres à se former une conviction pour ou contre.

* * *

Le nombre des abonnés au téléphone augmente dans de grandes proportions. Votre Commission a vu avec grande satisfaction, d'après les déclarations de l'honorable Ministre, que le réseau aérien va faire place, dans un bref délai, à un réseau souterrain, ce, afin de remédier à la défectuosité du service actuel, les inductions se faisant de plus en plus nombreuses. La discrétion si nécessaire dans les communications téléphoniques n'est plus garantie. Cette situation ne pouvait perdurer, et l'honorable Ministre a fait chose sage en donnant à cette question une solution favorable.

Votre Commission, Messieurs, vous propose de réserver un accueil favorable au Projet de Loi, qui a été adopté par la Chambre des Représentants par 92 voix contre 28 et 3 abstentions.

Le Rapporteur,
E. OTLET.

Le Président,
BRACONIER.