

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 1^{er} AOUT 1901.

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'exer- cice 1901.

*(Voir les nos 4, 109, 233, 239 et 253, session de 1900-1901, de la
Chambre des Représentants, et 81, même session, du Sénat.)*

Présents : MM. SELB, Président; HOUZEAU DE LEHAIE, CLÉMENT,
le Baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, STEENACKERS, VERSPREUWEN et
FRIS, Rapporteur.

MESSIEURS,

La Chambre des Représentants s'est occupée très longuement du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Elle y a consacré de longues séances et un grand nombre d'orateurs ont pris part à la discussion.

Un rapport approfondi et consciencieux a été présenté par l'honorable M. Renkin, dont on a, à juste titre, loué l'important travail.

La discussion a porté sur un petit nombre de questions d'ordre général ; mais, en revanche, d'innombrables réclamations d'intérêt local ont été adressées au chef du Département.

Il semble que ce soient les premières questions seules qui méritent d'arrêter l'attention de votre Commission.

On a beaucoup écrit et parlé, durant ces dernières années, dans la presse, dans les associations commerciales et industrielles et au Parlement, de la situation des chemins de fer de l'État, et dans l'ensemble des appréciations émises, c'est la note pessimiste qui a prévalu, on ne peut le méconnaître. Certains ont même été jusqu'à parler — M. le Ministre l'a relevé à la Chambre — de désorganisation et de gâchis !

Il nous est impossible de partager cette impression, que non seulement

nous considérons comme absolument excessive, mais qui, dans notre conviction, est tout à fait injuste et sans aucun fondement sérieux.

Il ne faut pas trop s'émouvoir d'ailleurs de ces exagérations dans la critique : le Belge, qu'un homme d'État illustre autant que spirituel définissait « un citoyen qui se plaint », semble naturellement porté à dénigrer — souvent sans mesure — les choses de son pays, à pousser les reproches aux extrêmes et à généraliser les critiques même fondées qu'il peut avoir à formuler sur un point spécial, en les appliquant sans hésitation à l'organisme tout entier.

Le Parlement doit se mettre en garde contre cette tendance et apprécier la situation plus froidement et plus sainement.

Mais on a été plus loin cette fois : on a attaqué avec une violence regrettable le prédécesseur de M. Liebaert, en essayant de lui endosser la responsabilité de la crise des transports à laquelle notre réseau belge n'a pas plus échappé que toutes les grandes lignes de l'Europe et de l'Amérique, et en l'accusant d'être l'auteur de la prétendue désorganisation de nos chemins de fer.

Votre Commission ne saurait souscrire à ce jugement sommaire et elle répondra certainement au sentiment de la haute assemblée en rendant hommage aux éminentes qualités de l'honorable M. Vandenspeereboom : pendant près de seize années il s'est consacré tout entier à la chose publique avec un dévouement, un désintéressement, une puissance de travail qu'on ne saurait assez louer et qui méritent d'être cités comme exemple, ne prenant de sa charge écrasante que le fardeau jamais trop lourd pour ses épaules.

Et ce ne sont pas seulement ses amis politiques qui lui rendent ce témoignage : il vous souvient certainement que dans l'enceinte même du Sénat, plusieurs de ses adversaires n'ont pas ménagé à M. Vandenspeereboom les éloges les plus significatifs et les mieux mérités. Je citerai notamment nos honorables collègues MM. Finet et Picard, qui n'ont pas hésité à proclamer ses hautes qualités, sa volonté de bien faire, son impartialité absolue que jamais on n'a pu trouver en défaut.

Ces témoignages éclatants le vengent bien des attaques acerbes et injustes qu'on cherche à lui adresser aujourd'hui qu'il n'est plus là pour se défendre !

Non, Messieurs, les chemins de fer ne sont point désorganisés, moins encore dans le gâchis, et ceux qui, comme votre rapporteur, ont l'occasion de voyager beaucoup, non seulement en Belgique mais dans les autres pays, doivent, en toute sincérité, proclamer que notre réseau national peut sans crainte aucune supporter la comparaison avec n'importe quel autre grand réseau.

Pour certains points même, et non des moindres, la supériorité n'est pas contestable. Nous citerons notamment la modicité des tarifs pour voyageurs et pour marchandises, et le nombre considérable de trains mis à la disposition du public, non seulement sur les lignes principales, mais

sur les lignes secondaires. Les étrangers qui voyagent en Belgique en sont frappés. Or, il est superflu d'insister sur l'importance de ces deux éléments essentiels dans le fonctionnement des chemins de fer, sur l'influence directe et immédiate qu'ils exercent sur la prospérité d'un pays. Ils donnent à peu près la mesure et sont la caractéristique principale des services que les voies ferrées peuvent rendre aux populations.

Est-ce à dire qu'aucune erreur n'ait été commise? Assurément non. Personne n'y peut échapper; l'important, c'est de ne pas y persévérer, de redresser et de réparer les fautes dès qu'elles sont reconnues, et que l'expérience les a mises en relief.

Est-ce à dire encore que tout soit parfait dans l'organisation et dans le fonctionnement de cet immense mécanisme qui s'appelle les chemins de fer de l'État, les Postes, les Télégraphes et les Téléphones, la Marine?

Nul ne le prétend. La perfection n'est l'apanage d'aucune institution humaine, fût-elle aussi simple que celle-ci est multiple et compliquée. Que l'on veuille bien songer à ce que représente ce formidable mécanisme qui s'étend sur un réseau de plus de 4,000 kilomètres, servi par plus de 70,000 agents, mettant en action plus de 2,500 moteurs qui, chaque année parcourent 78 millions de kilomètres, transportent 39 millions de tonnes de marchandises et 123 millions de voyageurs! Sans compter les services intimement liés à celui du chemin de fer : la marine, le télégraphe avec ses 12 millions de dépêches, les téléphones, la poste avec ses 439 millions d'envois postaux! (1).

N'est-ce pas réellement formidable, comme nous le disions.

Mais l'honorable Ministre serait le premier à contredire, comme l'eût fait son prédécesseur, à un semblable optimisme qui proclamerait la perfection. Et le titulaire actuel du Département a déjà prouvé qu'il entendait bien ne pas s'endormir dans cette facile illusion, par les mesures importantes qu'il a prises et sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

La Commission du Sénat se permet d'appeler l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur les questions suivantes et de lui donner en même temps quelques conseils dictés par le seul désir de collaborer avec le chef du Département à améliorer de plus en plus l'outil merveilleux qu'il a entre les mains et qui est le facteur essentiel de la prospérité du pays :

1^o L'Administration devrait s'inspirer de plus en plus de ce qui se fait à l'étranger et lui emprunter les améliorations qui ont fait leurs preuves et qu'une longue expérience a consacrées.

Quand on voyage en Angleterre, on est frappé de l'extraordinaire intensité du service, du nombre prodigieux de trains qui circulent dans la banlieue de Londres par les brouillards les plus épais, et Dieu sait s'ils sont fréquents et opaques sur les bords de la Tamise. Et ce mouvement

(1) Nous empruntons ces chiffres à un récent discours de M. le Ministre des Chemins de fer.

énorme de trains, auquel nous n'avons rien qui puisse être comparé sur aucune partie de notre réseau, se fait avec une régularité étonnante à peu près sans retards et avec une sécurité presque absolue ; les accidents sont très rares.

Il y a certainement là pour nous des enseignements précieux à recueillir et à appliquer, car il est incontestable que notre service des chemins de fer en est encore à subir trop vivement l'influence perturbatrice du brouillard. Nous savons bien qu'après la catastrophe de Forest une commission a été envoyée en Angleterre pour étudier cette question. Nous serions heureux d'apprendre que ce voyage a eu des résultats pratiques et que des mesures efficaces ont été prises.

Autre point d'une grande importance et qui frappe vivement ceux qui circulent sur les chemins de fer anglais. Les quais sont à la hauteur du plancher des voitures dans lesquelles on pénètre de plain-pied et jamais dans aucune gare on ne traverse les voies à niveau. Faut-il insister sur les avantages multiples qui résultent de cette combinaison au point de vue de la facilité et de la rapidité de l'embarquement des voyageurs, de la sécurité, de la simplification du service des gares, de l'économie énorme de personnel, etc., etc.

On est vraiment terrifié quand on se trouve à certaines heures dans des gares importantes comme Malines, Louvain, Charleroi, Ottignies, Namur et bien d'autres, au moment de l'arrivée d'un grand nombre de trains qui se croisent dans tous les sens au milieu de centaines et parfois de milliers de voyageurs obligés de traverser de nombreuses voies pour arriver sur le quai où se trouve leur train. Les chefs et sous-chefs de gare, de nombreux agents n'ont d'autre besogne que d'empêcher des accidents à chaque instant sur le point de se produire, et malgré leur dévouement et leur zèle, ils sont encore, hélas, bien fréquents.

Pourquoi l'Administration des chemins de fer belges ne s'est-elle pas inspirée de cet exemple pour ses nouvelles gares qu'elle a eu à reconstruire à neuf de fond en comble ?

Nous nous bornons à ces deux points pour ne point allonger ce rapport ; mais il y en a bien d'autres que nous pourrions citer.

Nous ne voulons pas nous arrêter un instant à la pensée que l'administration des chemins de fer, moins encore M. le Ministre, hésiterait par un faux sentiment d'amour-propre à adopter certaines mesures parce qu'elles viendraient de l'étranger. Il nous est arrivé déjà d'entendre exprimer ce reproche, mais nous n'avons laissé échapper aucune occasion de protester. Nous avons l'honneur de connaître un très grand nombre de fonctionnaires de l'administration des chemins de fer de l'État ; nous avons pu apprécier en plus d'une occasion leurs vastes connaissances, leur esprit d'initiative, leur désir d'améliorer les services techniques et administratifs qui leur sont confiés et nous savons que, loin d'avoir des préventions contre les innovations introduites dans les autres pays, ils se font un devoir de les étudier d'une manière approfondie, de rechercher si

elles peuvent utilement s'appliquer à notre réseau et de faire éventuellement des propositions dans ce sens.

Mais il nous paraît que l'on n'est pas entré avec assez de décision dans la voie que nous recommandons et nous nous permettons d'y appeler toute l'attention de M. le Ministre.

Et à ce sujet, nous signalerons à ceux de nos collègues qui s'intéressent aux questions de chemins de fer une institution de la plus haute importance : le Congrès international des chemins de fer dont les publications constituent un véritable code, une sorte de recueil complet de la jurisprudence technique et administrative des chemins de fer. C'est un répertoire du plus haut intérêt, presque toutes les questions y sont traitées, discutées, rapportées d'une manière approfondie. Et ce qui rend ces renseignements particulièrement précieux, c'est leur caractère essentiellement pratique : chacune des administrations affiliées — et elles sont très nombreuses, embrassant aujourd'hui tous les pays du monde à quelques rares exceptions près, et représentant plusieurs centaines de millions de kilomètres, — consigne dans des notes spéciales tout ce qui se fait sur son réseau, les résultats obtenus, les inconvénients constatés, les améliorations réalisées, etc.

La Belgique a le grand honneur d'être le siège permanent de cette vaste Association et depuis l'origine le vœu unanime des affiliés a appelé un Belge à la présider. Sachons profiter de ces travaux et y puiser largement, pour les appliquer à notre réseau, les enseignements qui en découlent.

Nous n'ignorons pas que M. le Ministre des Chemins de fer est parfaitement au courant de tout ce qui se fait au Congrès des Chemins de fer, que de diverses manières il favorise cette institution, utile entre toutes, qu'il y délègue d'une façon permanente et pour chaque session plusieurs de ses fonctionnaires qui y ont toujours occupé une situation très remarquée par leurs travaux et par une collaboration fort appréciée.

La Commission ne peut qu'approuver M. le Ministre et elle exprime le vœu que, plus encore qu'on ne semble l'avoir fait jusqu'ici, on ne craigne pas d'imiter ce qui se pratique ailleurs.

Le Congrès des Chemins de fer est une œuvre d'enseignement mutuel où les compagnies et les administrations les plus grandes comme les plus modestes viennent s'instruire ; elles le proclament hautement — c'est le but de l'œuvre — et elles n'hésitent pas à adopter les améliorations qui leur sont signalées dans ces grandes assises des voies ferrées du monde entier.

Il intéressera peut-être le Sénat de connaître quelques-unes des questions principales qui ont déjà fait l'objet des études du Congrès. Nous en publions la liste en annexe.

2° Votre Commission ne saurait assez vivement engager le Département des Chemins de fer à ne pas commencer les grands travaux qui lui incombent avant d'être assuré de pouvoir d'un seul jet les mener à bonne fin. Cette règle de prudence n'a pas toujours été observée et l'on pourrait

indiquer bien des travaux commencés depuis très longtemps qui restent là inachevés, comme abandonnés à leur malheureuse destinée.

Faut-il citer la ligne d'Anvers-Sud à Malines ? Quelle somme importante y a déjà été dépensée, sans profit pour personne, depuis plusieurs années déjà ! Et maintenant on n'y travaille plus.

Et le fameux viaduc du Neckerspoel, devenu légendaire, et la ligne d'Athus à Charleroi, décrétée en 1873 et à peine terminée, et bien d'autres travaux !

Il semble d'ailleurs qu'il y ait là un défaut inhérent aux administrations de l'Etat : ne voit-on pas au département des travaux publics le canal du Centre entamé depuis 10 ou 12 années, sans qu'on puisse prévoir, même approximativement, quand il sera achevé. Et cependant que de millions y ont déjà été engouffrés, représentant des pertes d'intérêts considérables et cependant inutilisés ! Aucune pratique ne peut être plus nuisible dans la conduite des travaux. Quand on aura repris et terminé l'œuvre entamée, ne devra-t-on pas déjà réparer les parties faites d'abord et si longtemps abandonnées.

Mais il ne suffit pas de veiller à l'exécution prompte et ininterrompue des travaux, il importe de bien en régler l'ordre, d'après l'utilité qu'ils présentent.

Il faut aller au plus pressé en portant tout d'abord son effort sur les travaux qui intéressent la *sécurité* du service. Ici aucune hésitation n'est possible, et il ne faut pas reculer devant une dépense si forte soit-elle ; c'est de l'argent bien placé et dont l'emploi judicieux se traduit souvent par de réelles économies.

Nous citerons, dans cet ordre d'idées, la suppression des passages à niveau dangereux, le renforcement des services des signaux dans les gares, aux bifurcations, en temps de brouillard, application aux trains de voyageurs des systèmes de freins les plus perfectionnés, etc., etc.

Le Gouvernement peut être assuré de trouver auprès du Parlement l'appui le plus complet pour toutes les dépenses de cette catégorie, ayant en vue cet intérêt primordial de la sécurité tant du personnel que des voyageurs.

Après cela, il faut songer au confortable et à la salubrité des installations où sont admis les clients du chemin de fer et ses agents : voitures à voyageurs (nous reviendrons encore plus loin sur cet important sujet), stations vastes bien éclairées, largement aérées, commodes pour le service et la surveillance ; mêmes recommandations pour les bureaux du personnel, pour les locaux où travaillent et se réunissent les ouvriers, etc.

Nous avons dit à dessein le confortable et non le luxe des installations que nous réprouvons et auquel on a parfois sacrifié avec une véritable exagération et sans que les circonstances locales ou des préoccupations esthétiques, parfois légitimes, justifiasent ces dépenses excessives.

Les exemples des stations d'Anvers et de Ciney (on pourrait en citer d'autres encore) sont devenus classiques. Le luxe que l'on y a déployé sans avoir réussi à faire du beau et du bon, contraste péniblement avec l'état de

délabrement et de danger dans lequel on laisse depuis des années d'autres gares très importantes, fréquentées chaque jour par des milliers de voyageurs : Jemelle, par exemple La Louvière, Roux, Marchienne, etc.

La Commission adjure le Ministre de veiller avec attention à ce qu'on fasse les travaux vraiment utiles, nécessaires et d'une incontestable urgence — il en reste beaucoup de cette nature — avant les travaux dont l'utilité n'est pas bien démontrée et qui peuvent attendre sans inconvénient, surtout avant les travaux somptuaires. Qu'il tienne aussi la main à la simplicité des constructions et qu'il fasse la guerre au luxe inutile, souvent massif, surchargé et antiesthétique, et surtout stérilement coûteux. Il y a encore trop de choses indispensables à faire pour que l'on ne doive pas se faire scrupule d'éviter soigneusement tout gaspillage.

Mais nous voulons nous borner sur ce point, bien que le sujet ne soit pas épuisé et qu'il y ait encore bien des choses à dire. Ce qui précède suffira, pensons-nous, à bien faire comprendre la pensée de votre Commission.

4° L'on s'est souvent plaint de la centralisation excessive qui régnerait à l'administration des chemins de fer de l'État, entraînant avec elle, comme inévitable conséquence, beaucoup de lenteur dans l'instruction des affaires, un excès de correspondances inutiles et une fastidieuse paperasserie.

Il nous est difficile d'apprécier avec toute la précision désirable jusqu'à quel point cette critique est fondée. Il y a sans doute ici encore de l'exagération et peut-être généralise-t-on à tort. Mais il est incontestable que le mal existe dans une certaine mesure et nous pourrions invoquer des faits pour l'établir.

Votre Commission estime donc qu'il y a quelque chose à faire pour atténuer les inconvénients signalés. Le ministre qui parviendrait à réaliser cette grande réforme dont les deux termes se tiennent : *décentraliser* et *simplifier*, aurait rendu à l'administration des chemins de fer et à la chose publique un immense service. Cette tâche est bien digne de tenter un homme de la haute intelligence de M. Liebaert et de son grand sens pratique des affaires.

Nous savons, d'ailleurs, qu'il se préoccupe de la question et que les modifications importantes récemment introduites par lui dans les services de l'administration centrale s'inspirent de la pensée que nous venons d'exprimer. C'est un premier pas, qui sera suivi sans doute d'autres mesures encore ayant pour objet de donner aux chefs des services actifs placés à la tête des divers groupes, des pouvoirs plus étendus, une autorité plus grande et, comme conséquence, plus d'initiative, plus de responsabilité et des moyens d'agir plus promptement et plus sûrement.

Pour réaliser ces modifications comme pour bien d'autres, on pourrait utilement s'inspirer de ce que font dans d'autres pays les grandes compagnies et les grandes administrations de chemins de fer.

5° Chemins de fer vicinaux. — La situation spéciale de votre Rapporteur lui fait un devoir de ne parler qu'avec une certaine réserve de cette intéressante question. Il préfère, si certaines observations doivent être présentées à ce sujet au Département des Chemins de fer, les adresser directement à M. le Ministre et en particulier ; mais il est heureux de proclamer que si la Société nationale des Chemins de fer vicinaux n'a pas obtenu du Département dont elle relève tout ce qu'elle a demandé, les relations entre les deux administrations sont excellentes et que de plus en plus les questions soumises aux chemins de fer de l'État sont examinées avec une grande bienveillance et dans des vues très larges. Peut-être y aurait-il lieu de revoir certains refus de lignes pour motifs de concurrence, certains tarifs dont on interdit l'abaissement, mais dans l'ensemble la situation est très satisfaisante. On peut affirmer que bien des hésitations ont disparu, quant au rôle des chemins de fer vicinaux et à leur influence sur les recettes du grand réseau ; les préventions des premiers temps se sont dissipées, et le Gouvernement, en décidant d'intervenir pour 50 p. c. dans la formation du capital de toutes les lignes, a largement contribué à assurer le développement du réseau secondaire des voies ferrées.

Rien ne prouve mieux d'ailleurs les bonnes dispositions de M. le Ministre des chemins de fer que le tableau de ce qui a déjà été réalisé et le programme des lignes décidées en principe et agréées par le Gouvernement.

Nous donnons ci-dessous ces renseignements, qui ne peuvent manquer d'intéresser la haute assemblée et le pays :

1° <i>Lignes concédées</i> : 111 lignes mesurant 2,548 kilomètres.	
A. En exploitation	1,865 k.
B. En construction	410
C. A construire prochainement	273
	2,548 k.
2° <i>Concessions demandées</i> : 23 lignes ou sections de lignes mesurant 283 k.	
3° <i>Prises en considération définitives</i> :	
A. Avec la part de l'État accordée : 27 lignes mesurant	585
B. Part de l'État pas encore fixée : 23 » »	277
4° <i>Prises en considération provisoires</i> :	32 » » 837
5° <i>Prises en considération demandées</i> :	3 » » 36
	TOTAL. . . 4,566 k.

6° Votre Commission s'est aussi préoccupée du petit personnel et des nombreux ouvriers occupés par le Département des Chemins de fer.

Des recommandations multiples ont été adressées à cet égard à l'honorable Ministre. Est-il nécessaire que nous les renouvelions ici ? Nous

ne le pensons pas. Nous connaissons les sentiments de M. Liebaert, ses convictions profondes, sa bienveillance et, pourquoi ne pas dire le mot : sa bonté. Tout cela nous donne la confiance qu'il continuera à veiller sur le sort des agents attachés à son vaste Département, et particulièrement des petits, des humbles, surtout des ouvriers. La Providence l'a placé à un poste redoutable, où les responsabilités de tous genres sont bien lourdes. Il n'en est point de plus grave que celle qui découle de ses multiples devoirs vis-à-vis de ses nombreux ouvriers. L'honorable Ministre est devenu le plus grand et le premier patron de la Belgique : il a l'obligation d'être un patron modèle et il ne faillira pas à ce devoir. C'était la préoccupation dominante de son prédécesseur auquel le personnel ouvrier doit un très grand nombre de mesures ayant pour but l'amélioration de son sort. L'honorable Ministre actuel s'inspirera de ces bonnes traditions pour accentuer et compléter ces mesures. Ici encore le concours du Parlement lui est assuré sans réserve.

Nous ne pouvons entrer dans le détail de tout ce qui a été fait dans cette voie et de tout ce qui reste à faire. Mais la Commission croit devoir s'arrêter un instant à deux points importants.

Sous l'impulsion énergique du prédécesseur de M. Liebaert, l'Administration des chemins de fer a amélioré considérablement, agrandi et assaini les maisonnettes de gardes de son réseau, et le travail doit être fort avancé sinon terminé pour les anciennes lignes de l'État. Il y a une urgence extrême à prendre la même mesure pour les maisonnettes de gardes des lignes récemment rachetées, mais surtout pour celles du Grand Central.

Nous connaissons beaucoup de ces maisonnettes qui sont absolument défectueuses, pour ne pas dire inhabitables. Il faut sans aucun délai porter remède à cette situation déplorable. Il s'agit là évidemment de cette catégorie de travaux dont nous parlions plus haut et qui ne peuvent attendre.

La seconde question est celle du repos dominical ; cette grande réforme est établie dans l'Administration des chemins de fer de l'État, et, quoi qu'on en ait dit, elle n'a apporté dans le service aucun élément de désorganisation. Cette idée d'assurer aux ouvriers le repos du dimanche a, d'ailleurs, fait de grands progrès dans l'opinion publique, et le principe semble devoir être de moins en moins discuté.

Il importe de maintenir et de consolider les résultats acquis aux chemins de fer de l'État et de veiller à ce qu'il n'y ait sous ce rapport aucun relâchement.

Le service de petite vitesse (trains de marchandises) avait été supprimé le dimanche ; pendant la crise des transports, on l'a rétabli, et l'on a bien fait. Si nous sommes exactement renseigné, les trains de marchandises circulent de nouveau le dimanche. Est-ce bien nécessaire ? C'est à peu près la morte saison pour les gros transports pondéreux, et malheureusement la situation actuelle de l'industrie ne justifie pas du tout une dérogation à la mesure très sage prise autrefois : suppression du service des trains de marchandises les dimanches et jours fériés.

Votre Commission voudrait être exactement renseignée à cet égard, car elle attache une réelle importance au maintien du repos dominical, qui, à plusieurs reprises, a reçu l'adhésion et les encouragements unanimes du Sénat.

Avant de quitter ce sujet nous recommandons vivement à M. le Ministre les observations qui ont été présentées par un membre de la Commission concernant :

1° Les apprentis ; ils entrent dans les ateliers ou dans les divers services de l'État avec un salaire qui semble trop minime, et il leur est bien difficile d'arriver à une position convenable ;

2° Le personnel chargé de la police dans les gares dont le traitement est insuffisant et les perspectives d'avenir bornées à un maximum de rémunération réellement trop bas.

7° *Traction électrique sur les grandes lignes.* — Il ne nous semble pas que l'Administration des chemins de fer de l'État avance bien rapidement dans l'étude de cette question, ni dans les expériences auxquelles elle a commencé à se livrer depuis bien longtemps déjà. Votre Commission désirerait savoir d'une manière précise où on en est actuellement, car elle regretterait vivement de voir demeurer stationnaire et sans application pratique une question d'une aussi haute importance pour l'avenir des grandes voies ferrées. La Belgique a été la première, parmi les nations du continent, à introduire sur une grande échelle la traction électrique pour les tramways et les chemins de fer vicinaux à trafic intense. Va-t-elle se laisser devancer pour l'introduction de ce progrès capital et son application au réseau des grandes lignes ? Sans parler des États-Unis où, depuis longtemps déjà, des applications fort nombreuses de la traction électrique au grand réseau ont fait leurs preuves, divers pays voisins du nôtre sont entrés dans cette voie. Ce serait un honneur pour M. le Ministre de donner de ce côté une vigoureuse impulsion, à l'aurore de ce siècle qui s'appellera sans doute le siècle de l'électricité. Nous ne pouvons rester en arrière sur ce terrain, pas plus que sur aucun autre.

A cette occasion, votre Commission désirerait savoir si la question du chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers a fait un pas. Le Parlement s'est déjà occupé de cette importante affaire, et il semble possible de trouver une solution permettant d'écarter les objections qui se sont produites lors de la combinaison primitive, tout en réalisant ce grand travail d'utilité publique si vivement désiré par les populations de la capitale et de notre métropole commerciale.

L'électricité trouvera peut-être aussi une application pour la ligne de jonction souterraine entre les gares du Nord et du Midi, connue sous le nom de Métropolitain. Il s'agit là d'un travail considérable, devant entraîner une dépense énorme (50 à 60 millions) et dont il convient de peser mûrement toutes les conséquences. Des discussions intéressantes ont eu lieu à ce sujet au Sénat et à la Chambre, qui ont exprimé le désir d'obtenir

du Département des éclaircissements complets sur ce vaste projet. Nous savons que le Conseil des chemins de fer, récemment institué, s'occupe de la question d'une manière approfondie et examine les nombreux tracés qui ont vu le jour. Il est à désirer — et votre Commission en exprime le vœu — que M. le Ministre communique aux Chambres le rapport du Conseil des chemins de fer. On ne saurait s'entourer d'assez de lumières avant de s'engager dans une aussi colossale entreprise.

8° Les accidents ont heureusement été assez rares sur le réseau des chemins de fer de l'État dans cette dernière période. A ce sujet un des membres de votre Commission a demandé que le Département adoptât pour règle, autant que possible, de traiter d'urgence et amiablement avec les victimes. Le temps a manqué à votre Commission pour examiner d'une manière approfondie cette question délicate, qu'elle doit se borner à signaler à l'attention de M. le Ministre.

9° La suppression des premières classes et la convention avec la Compagnie des Wagons-Lits ont donné lieu déjà à de fréquents débats. Il est inutile d'en parler dans ce rapport, puisque le Parlement est saisi d'un projet spécial qui va régler ces deux points importants et modifier sensiblement le régime actuel.

* * *

Nous ne nous sommes occupés jusqu'ici que des chemins de fer.

Il convient cependant de dire un mot des autres grands services ressortissant au Département dont nous examinons en ce moment le budget : postes, télégraphes, téléphones et marine.

Les deux premiers : postes et télégraphes, donnent lieu à bien peu d'observations et de critiques; leur fonctionnement ne laisse pour ainsi dire rien à désirer et satisfait pleinement le public.

Il n'y a guère ici que des éloges à formuler : malgré le développement toujours croissant de ces grands services, leur marche est très régulière et fait le plus grand honneur aux fonctionnaires distingués qui les dirigent comme au personnel excellent qu'ils ont sous leurs ordres.

On a vivement recommandé à la bienveillance de M. le Ministre, dans ces derniers temps, les plus modestes de ces agents : les facteurs des postes. Votre Commission se joint bien volontiers à ces recommandations.

Les téléphones, plus récents, semblent encore être plus ou moins dans la période d'organisation et par conséquent susceptibles d'améliorations et de perfectionnements sérieux.

Dans la capitale, la substitution du réseau souterrain au réseau aérien constituera un sérieux progrès qui trouvera sans doute son application ailleurs qu'à Bruxelles.

Le nombre des abonnés au téléphone augmente dans une proportion considérable. Le moment n'est-il pas venu de reprendre l'étude du prix de

l'abonnement, qui paraît élevé et qui a déjà donné lieu à d'assez vives réclamations ?

Le service de la marine ne donne lieu, lui non plus, qu'à de rares critiques et, de ce côté encore, la situation est satisfaisante, comme régularité et sécurité.

Si nos renseignements sont exacts, les recettes auraient diminué. Cette situation mérite toute l'attention du Département, car de très grandes dépenses ont été faites pour installer les services des malles dans les meilleures conditions possibles et pour y attirer la clientèle des voyageurs internationaux.

Nous nous demandons si la diminution des recettes sur la ligne Ostende-Douvres n'aurait pas pour cause la concurrence du service de Douvres-Calais et la création par les compagnies françaises de nouveaux trains directs vers la Suisse partant de la gare de Calais à l'arrivée des malles venant d'Angleterre.

Il importe que la vigilance de l'Administration de la marine et celle des chemins de fer soit constamment en éveil pour maintenir les résultats acquis, les consolider et les développer.

Il y a là un grand intérêt pour le pays.

* * *

A cause du peu de temps dont nous disposons, nous n'avons pu, dans ce rapport, qu'effleurer rapidement quelques questions d'une manière trop écourtée et bien imparfaite, ce dont nous nous excusons auprès du Sénat.

Comment en quelques jours, qui se réduiront bientôt, si cela continue, à quelques heures, aborder les grandes questions qu'il serait cependant si utile de discuter avec maturité : l'établissement d'un budget spécial des chemins de fer, la comptabilité de cette grande entreprise, les dépenses et les coefficients d'exploitation, la comparaison avec d'autres grands réseaux, les tarifs et bien d'autres questions essentielles ?

Et, à ce propos, nous ne terminerons pas sans exprimer, une fois de plus, les regrets très vifs qu'éprouve votre Commission de voir chaque année un budget aussi important que celui des chemins de fer, postes et télégraphes présenté au Sénat à une époque tardive et dans des conditions où une discussion approfondie et sérieuse est absolument impossible.

Presque chaque année, depuis longtemps, la même protestation s'est élevée au sein de votre Commission et en assemblée plénière, ainsi que l'attestent les rapports et les discussions des exercices antérieurs. Et cependant le mal s'aggrave ; le Sénat n'a été saisi du budget de 1901 qu'au mois d'août, c'est-à-dire lorsque sept mois de l'exercice étaient écoulés et à la veille ou plutôt au moment même des vacances générales. Jamais il ne l'a reçu aussi tardivement. Votre Commission ne peut que déplorer cette situation et elle convie le Sénat à s'associer aux justes protestations consignées dans les rapports précédents, notamment en 1898 et en 1899.

« Il est inadmissible, disait avec raison votre rapporteur de 1899, qu'un Budget comme celui qui nous occupe, qui s'élève en dépenses à près de 140 millions de francs (1), auquel se rattachent tant de questions de vitale importance pour notre travail national et qui comprend, outre les chemins de fer, des branches comme les postes, les télégraphes et les téléphones, ne puisse, faute de temps, être l'objet d'un examen consciencieux dans tous ses détails, dont les moindres peuvent être d'un intérêt considérable. »

On ne saurait mieux dire, et si cette situation, qui devient intolérable, perdurait, le Sénat aurait à aviser aux mesures à prendre pour sauvegarder ses prérogatives et ses droits évidemment méconnus.

Le Projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre des Représentants comprenait des demandes de crédits s'élevant pour les dépenses

ordinaires à fr.	164,260,412
pour les dépenses exceptionnelles à	300,000
Ensemble. . .	<u>164,560,412</u>

La Chambre l'a adopté dans sa séance du 1^{er} août 1901 par 90 voix contre 3 et 20 abstentions.

Votre Commission, Messieurs, vous propose à l'unanimité de lui réserver également un accueil favorable.

Le Rapporteur,
FRIS.

Le Président,
SELB.

(1) Ce chiffre s'élève aujourd'hui à 164 1/2 millions.

ANNEXE.

Liste des principales questions traitées dans les diverses sessions
du Congrès international des chemins de fer.

1° Voies et Travaux.

Types des voies ferrées.
Traverses métalliques.
Ponts métalliques (construction — épreuves et pose de la voie).
Voies très fatiguées (conditions d'établissement et d'entretien).
Qualité des rails et accessoires de la voie (acier doux ou acier dur).
Aiguilles, croisements et traversées.
Effort des bandages sur les rails.
Cheminement des rails.
Ballast.
Bifurcations.
Contrôle de la vitesse des trains.
Conservation des bois — préparation des traverses.
Mesures contre les neiges.
Moyens d'attache des rails aux traverses et des rails entre eux.
Croisements perfectionnés.
Béton armé.

2° Traction et Matériel.

Principes à observer dans la construction du matériel roulant.
Freins et moyens généraux de sécurité (attelages des voitures et des wagons).
Applications de l'électricité.
Éclairage et chauffage des trains (chauffage continu).
Variation de l'écartement des roues.
Production de la vapeur et principe Compound appliqué aux locomotives.
Passage dans les courbes.
Matériel des lignes à faible trafic.
Roulement des machinistes. Équipe double. Équipe multiple.

Chaudières, foyers et tubes à fumée des locomotives.
Locomotive des trains à grande vitesse.
Voitures id id.
Échappement et tirage dans les locomotives.
Stabilité des essieux des locomotives.
Double traction.
Épuration des eaux d'alimentation des locomotives et désincrustants.
Emploi de l'acier et du fer fondu dans la construction du matériel de traction et de transport.
Capacité des wagons à marchandises.
Attelages automatiques.

3° Exploitation.

Manutention et transport des charges incomplètes.
Trains de marchandises à très long parcours.
Enclenchements économiques.
Bloc-système automatique.
Signaux fixes et signaux répéteurs des signaux optiques.
Emploi du téléphone.
Moyens de sécurité pour empêcher les collisions provenant de wagons échappés.
Triage par la gravité.
Répartition du matériel roulant.
Accélération des transports de marchandises.
Manœuvres de gare.
Factage et camionnage. — Colis de détail et bagages.
Appareils de communication : entre les voyageurs et le personnel des trains ; entre les agents de la route et ceux des stations et entre les stations et les trains.
Poids mort des trains.
Gare à voyageurs à grand trafic.
Contrôle des voyageurs.
Éclairage des gares.
Organisation du service des gares et des sections communes.
Trafic suburbain.

4° Ordre général.

Rôle et avenir des voies secondaires.
Comptabilité. Classification uniforme des dépenses et des recettes.
Repos dominical.
Personnel. (Recrutement. Rémunération. Instruction professionnelle.)
Caisses de retraite et de secours.
Institutions de prévoyance. Assurances.
Sociétés coopératives et économats.
Impôts et taxes.
Relations internationales.
Répartition du trafic et tarifs communs.
Chemins de fer dans les pays neufs.
Organisation des services.
Règlement des litiges.
Système décimal.
Cadran de vingt-quatre heures.
Clearing Houses ou bureaux de liquidation.
Groupage des marchandises.
Visites douanières (facilitation).
Tarification de la petite vitesse.
Durée et réglementation du travail.

5° Chemins de fer économiques.

Lignes secondaires considérées comme affluents.
Concours des grands chemins de fer. — Facilités à accorder.
Établissement sur les routes existantes.
Transbordement des marchandises.
Écartement des voies.
Tarifs.
Traction des lignes économiques. Modes spéciaux. Voitures et wagons à marchandises.
Affermage de l'exploitation. — Étude des formules de partage.
Dépôts (disposition et situation).
Freins.
Normes des chemins de fer secondaires.
Contrôle des voyageurs.
Administration.
Législation dans les différents pays.

Vélocipèdes et draisines.

Influence des chemins de fer économiques sur la richesse publique et sur le trafic des grandes lignes.

Moyens de développer les lignes secondaires.

Traversées des grandes lignes.

Transport des produits de la ferme aux gares.

Chauffage des trains.