

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 25 MARS 1908.

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 1908.

(Voir les n^{os} 4, 74, 107, 111, 113, 120 et 125, session de 1907-1908, de la Chambre des Représentants; — 74, même session, du Sénat.)

Présents : MM. SELB, Président-Rapporteur ; BOËL, Vice-Président ; le BARON DE PITTEURS HIËGAERTS, JULES VANDENPEEREBOOM et VANDELDE.

MESSIEURS,

Au début de la session, la Commission des Chemins de fer a été réunie à l'effet de désigner le Rapporteur sur le budget pour 1908. M. le Baron Ancion, désigné par la Commission, avait accepté cette mission, et ce n'est que vers la mi-février, alors que la discussion du budget à la Chambre semblait à la veille d'être close, que l'honorable Rapporteur nous fit savoir que l'état de sa santé ne lui permettait pas de s'occuper de la question. La Commission, réunie le 18 février, décida que, dans ces circonstances, elle se bornerait cette année à présenter un rapport succinct et chargea le soussigné de le rédiger.

Le projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1908, voté à la Chambre des Représentants en séance du 5 mars courant, comporte un ensemble de crédits s'élevant à 224,721,314 francs pour les dépenses ordinaires et à 250,000 francs pour les dépenses exceptionnelles, soit un total de 224,971,314 francs.

En 1907, le total des crédits était de 202,101,873 francs et nous nous trouvons, par conséquent, devant une augmentation de 22,869,441 francs pour le budget actuel, soit au delà de 10 p. c. en une année.

Cette augmentation, tout à fait anormale, est certes due en grande partie à la cherté du combustible, mais elle résulte également de l'augmentation de certains traitements et salaires, suivant promesses faites à la Chambre par M. le Ministre, et dont la réalisation est en voie d'exécution.

Il est probable que ces augmentations seront maintenues, et quant au combustible, malgré un certain fléchissement dans les prix au cours de

la dernière quinzaine, il ne faut pas espérer le retour des prix anciens.

Votre Commission estime qu'une grande prudence s'impose pour les dépenses futures. Notre coefficient d'exploitation est déjà élevé, et une diminution de trafic pourrait se produire.

A certaines périodes, les bénéfices des chemins de fer ont donné des ressources au Trésor ; mais, actuellement, il n'en est plus ainsi, et la situation financière de 1907 n'est pas aussi bonne qu'on l'avait espéré. Il est donc nécessaire d'arrêter tout accroissement exagéré des dépenses.

La discussion du Budget des Chemins de fer a pris cette année à la Chambre une ampleur tout à fait anormale ; quatorze séances ont été consacrées à cette discussion, et le nombre de discours prononcés a atteint le chiffre de 98 !

Certes, dans ce nombre, il faut compter beaucoup de discours relatifs à des réclamations locales ; mais les grosses questions ont été discutées également, même celles qui n'ont qu'un rapport indirect avec le Budget en discussion. Plusieurs interpellations, fort intéressantes, se sont greffées sur la discussion du Budget ; bref, on peut affirmer que cette année-ci tout ou presque tout a été dit.

Il ne sera pas sans intérêt de mettre sous les yeux de MM. les Membres du Sénat quelques tableaux dont il a été question lors de la discussion générale à la Chambre :

Un long débat ayant surgi au sujet de la convention dite « Convention Empain », relative à l'affermage de l'électricité, le tableau ci-dessous montre le prix de revient de l'énergie électrique produite dans nos usines en 1906 :

USINES.	Prix de revient du courant utilisable.	USINES.	Prix de revient du courant utilisable.
	FR.		FR.
Berchem	0,089	Gentbrugge (wagons)	0,189
Schaerbeek	0,139	Courtrai	0,294
Namur A. C.	0,097	Anvers-Sud	0,242
Bruxelles-Midi	0,197	Saint-Nicolas	0,206
Anvers-Nord	0,127	Bruxelles-Ouest	0,327
Gand	0,129	Ath	0,325
Arlon	0,275	Marchienne-au-Pont	0,259
Charleroy	0,165	Renory	0,275
Montigny	0,171	Bruxelles-Allée-Verte	0,249
Liège-Guillemins	0,161	Cuesmes	0,264
Malines (grande usine)	0,225	Malines (voitures)	0,312
Id. (petite usine)	0,172	Esschen	0,308
Bruxelles-Q.-L.	0,184	Tête-de-Flandre	0,709
Mons	0,182	Gentbrugge (locomotives)	0,254
Ronet	0,176	Athus	0,257
Namur-station	0,170	Luttre-remise	0,483
Aus	0,174	Luttre A. C.	0,188
Bruxelles-Nord	0,222	Lodelinsart	0,401

Les prix de revient pour 1907 ne pourront être établis que postérieurement au dépôt de ce rapport. Mais il résulte du tableau ci-dessus que les prix de revient, variant d'une usine à l'autre dans des proportions incroyables, ne peuvent servir de base à une appréciation sérieuse que si l'on en prend la moyenne. D'autre part, la moyenne elle-même est si élevée que, logiquement, on peut conclure que l'État ne produit pas l'électricité dans des conditions favorables.

Voici maintenant deux tableaux intéressants, fournis par M. le Ministre dans la séance du 20 février :

Tableau comparatif des barèmes pour le transport des voyageurs, réduits en francs et en kilomètres, pour les distances de 25, 50 et 100 kilomètres.

PAYS.	25 kilomètres.									50 kilomètres.									100 kilomètres.								
	Billets simples.			Billets aller-retour.			Billets simples.			Billets aller-retour.			Billets simples.			Billets aller-retour.			Billets simples.			Billets aller-retour.			Billets simples.		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Belgique.	2 40	1 60	0 95	3 80	2 60	1 55	4 70	3 20	1 90	7 60	5 20	3 05	9 40	6 40	3 80	15 40	10 30	6 05									
France (1)	2 80	1 90	1 25	4 20	3 00	1 95	5 60	3 80	2 45	8 40	6 05	3 95	11 20	7 55	4 95	16 80	12 10	7 90									
Différence.	46 %	19 %	32 %	10 %	16 %	26 %	19 %	19 %	29 %	11 %	16 %	29 %	19 %	18 %	30 %	11 %	17 %	30 %									
Pays-Bas	2 65	2 00	1 40	4 25	3 15	2 10	5 30	4 00	2 65	8 45	6 35	4 25	9 50	7 40	4 75	15 00	11 10	7 40									
Différence.	10 %	25 %	48 %	12 %	21 %	36 %	13 %	25 %	39 %	11 %	22 %	38 %	1 %	15 %	25 %	— 1 %	8 %	22 %									
Trains ordinaires.	3 25	2 45	1 60	6 50	4 90	3 20	6 50	4 85	3 25	13 00	9 70	6 50	13 00	9 75	6 50	26 00	19 50	13 00									
Différence.	35 %	53 %	69 %	71 %	89 %	70 %	39 %	32 %	71 %	72 %	87 %	113 %	39 %	52 %	71 %	72 %	89 %	118 %									
Trains express.	4 85	3 25	1 60	9 70	6 50	3 20	9 70	6 50	3 25	19 40	13 00	6 50	19 40	13 00	6 50	38 80	26 00	13 00									
Différence.	112 %	114 %	69 %	45 %	150 %	70 %	106 %	103 %	71 %	155 %	150 %	113 %	106 %	104 %	71 %	153 %	118 %	178 %									
Allemagne (2)	2 50	1 65	1 00	5 00	3 30	2 00	4 90	3 15	1 95	9 80	6 30	3 90	9 75	5 90	3 90	19 50	14 80	7 80									
Différence.	4 %	3 %	6 %	32 %	27 %	29 %	5 %	— 1 %	3 %	29 %	21 %	27 %	3 %	— 8 %	3 %	29 %	15 %	28 %									
Trains express.	3 45	2 50	1 35	6 50	4 40	2 70	5 55	3 80	2 30	11 40	7 60	4 60	11 00	7 15	4 55	22 00	14 50	9 40									
Différence.	31 %	38 %	43 %	66 %	69 %	74 %	17 %	19 %	21 %	46 %	46 %	50 %	18 %	12 %	19 %	46 %	59 %	50 %									
Italie	2 90	2 05	1 30	4 70	3 30	2 10	5 80	4 05	2 60	9 30	6 50	4 20	11 60	8 15	5 25	18 60	13 10	8 60									
Différence.	20 %	28 %	37 %	24 %	51 %	36 %	24 %	27 %	37 %	22 %	25 %	37 %	23 %	27 %	38 %	23 %	27 %	38 %									
Trains express.	3 25	2 25	1 45	5 10	3 60	2 35	6 40	4 45	2 90	10 20	7 20	4 70	12 75	8 35	5 80	20 40	14 40	9 40									
Différence.	33 %	41 %	52 %	34 %	5 %	51 %	36 %	59 %	52 %	34 %	38 %	54 %	35 %	40 %	52 %	35 %	40 %	55 %									
Suisse	2 60	1 85	1 35	3 90	2 55	1 80	5 20	3 65	2 60	7 85	5 10	3 40	10 45	7 30	5 20	15 65	10 25	6 80									
Différence.	8 %	6 %	43 %	3 %	— 2 %	16 %	11 %	15 %	37 %	3 %	— 2 %	11 %	11 %	14 %	37 %	3 %	— 1 %	42 %									

N. B. — Les différences en moins sont indiquées par le signe — ; toutes les autres différences sont en plus.

(1) La taxe d'aller et retour n'est applicable qu'à certaines relations seulement.

(2) Taxes des lignes suburbaines. Sur les lignes principales, les taxes sont plus élevées.

(3) Les billets aller et retour ont été supprimés. — La taxe portée dans le tableau est, pour les aller et retour, le double du billet simple.

Tableau donnant les résultats d'exploitation des principaux chemins de fer de l'Europe.

DÉSIGNATION DES EXPLOITATIONS OU PAYS:	1903	1904	1905	1906	1907	1903	1904	1905	1906	1907	1903	1904	1905	1906	1907
	<i>Recette brute par kilomètre.</i>					<i>Dépense par kilomètre.</i>					<i>Coefficient d'exploitation.</i>				
Etat belge	55,562	57,662	61,306	63,795	65,089	33,406	34,612	38,379	40,872	44,656	60.12	60.03	62.60	64.07	68.61
Etat prussien et hessois	57,583	59,029	62,564	»	»	34,405	35,684	37,928	»	»	59.75	60.45	60.62	64.71	»
Résultats généraux pour l'Empire allemand (grands réseaux)	53,659	55,325	58,418	»	»	33,620	34,934	36,888	»	»	62.67	63.14	62.14	»	»
Résultats généraux pour la Grande-Bretagne.	71,388	71,248	74,497	72,947	»	45,268	45,233	45,499	46,417	»	63.41	63.49	63.22	63.63	»
Résultats généraux pour l'Autriche-Hongrie	30,452	30,683	32,499	»	»	17,496	17,384	18,060	»	»	62.89	62.73	62.33	»	»
Résultats généraux pour la France (grands réseaux)	39,439	39,508	40,850	42,701	»	20,682	20,296	21,096	22,464	»	52.44	51.37	51.64	52.14	»
Résultats généraux pour l'Italie.	22,412	(1)	(2) 30,700	»	»	16,212	(1)	(2) 19,700	»	»	72.34	(1)	(2) 64.05	»	72.13
Etat suédois	17,093	17,495	18,057	19,798	»	12,433	12,570	12,969	13,853	»	72.74	71.85	71.82	69.97	»
Résultats généraux pour les Pays-Bas.	33,324	34,769	35,456	»	»	23,909	25,218	25,638	»	»	71.75	72.53	72.31	»	»
Résultats généraux pour la Suisse.	38,718	38,927	40,511	»	»	24,858	25,732	26,326	»	»	64.20	66.10	64.99	»	»

(1) Fait défaut. — (2) Etat italien. L'exercice ne prend cours que le 1^{er} juillet 1905.

Le premier de ces deux tableaux montre combien sont favorables nos tarifs pour voyageurs, surtout en ce qui concerne les voyageurs de 3^e classe. De ce côté-là, la situation est tout à fait satisfaisante, et nos efforts doivent tendre à cet unique but de n'être pas obligés, pour équilibrer notre budget, de relever certains tarifs, fort bas à la vérité.

L'examen du deuxième tableau doit nous donner à réfléchir. Le coefficient d'exploitation, qui était de 60.12 en 1903 et de 60.03 en 1904, s'est élevé successivement de plusieurs unités pour arriver en 1907 à 68.61 p. c.

Cette forte progression fournit un argument à ceux qui prétendent que l'État exploite mal les chemins de fer. Si l'on est généralement d'accord pour dire que les chemins de fer exploités en régie ne doivent pas être une source de revenus pour l'État, il faut cependant de toute nécessité que l'exploitation ne soit pas non plus une cause de déficit dans le budget. Mais faut-il, pour cette éventualité, songer à déposséder l'État de l'exploitation des chemins de fer ? Nous ne le pensons pas ; nous croyons, au contraire, que le budget peut venir à s'équilibrer par l'augmentation rationnelle des recettes, à la condition toutefois que les dépenses soient réduites à ce qui est nécessaire pour assurer la bonne marche des services.

Relativement à l'aléa inhérent à l'exploitation de nos chemins de fer, la Commission est d'avis que, pour réduire quelque peu cet aléa, il y a lieu de prier M. le Ministre d'examiner, conjointement avec son Comité du contentieux, la question de la responsabilité de l'État en matière d'accidents de personnes.

Les accidents de chemins de fer sont heureusement fort rares en Belgique, et la statistique montre que, sous ce rapport aussi, notre railway peut soutenir la comparaison avec les autres réseaux européens.

Dans d'autres pays, et notamment en Angleterre, la responsabilité des compagnies est nulle ou fortement limitée. Aux guichets, on remet des tickets d'assurance aux voyageurs qui en font la demande ; souvent même l'employé préposé à la distribution des coupons sollicite le voyageur et l'engage à se munir d'un « insurance-ticket ».

Chez nous, en vertu des articles 1382 et 1384 du Code civil, l'État paie des indemnités énormes, 100,000 francs, 200,000 francs, 300,000 francs ou plus, à des voyageurs de marque qui, victimes d'un accident de chemin de fer, prouvent un dommage équivalent. Ces voyageurs ont payé leur coupon 5 francs ou 10 francs, et pour cette somme dérisoire perçue par l'Administration, celle-ci est responsable indéfiniment ! Cela n'est ni pratique, ni équitable.

Le Département des Chemins de fer pourrait mettre à l'étude un projet de loi *limitant*, dans une certaine mesure, la responsabilité de l'État en cas d'accidents de personnes. Dans l'état actuel des choses, cet aléa peut, à un moment donné, devenir effrayant ; il n'est que juste qu'on cherche à le restreindre.

Rien à dire, dans ce rapport succinct, du service des postes et des télégraphes : tous deux marchent à souhait.

Le service des téléphones est susceptible d'améliorations ; mais beaucoup a été fait déjà, depuis la reprise par l'État des installations primitives, et nécessairement rudimentaires, de la Compagnie Bell.

Nous préconisons une réduction de tarifs, d'après le système dont le Gouvernement a déjà fait connaître les bases. Si, dans la période de transition, la réduction de tarifs expose le Gouvernement à une légère diminution de recettes, la compensation arrivera fatalement lorsque le nouveau régime sera pleinement en vigueur. Il ne faut pas qu'on puisse continuer à dire que, si la Belgique est le pays où l'on voyage au meilleur marché, c'est aussi celui où le téléphone est le plus cher.

Le service de la marine a également donné lieu à la Chambre à de nombreux discours.

Le Gouvernement fait chaque année des sacrifices importants pour la ligne Ostende-Douvres, et l'exploitation de nos paquebots se solde chaque année en assez forte perte.

On nous dit, il est vrai, que ces pertes sont indirectement compensées par les dépenses que font en Belgique les voyageurs que nous amènent journellement nos trois malles. Il convient cependant d'ajouter que nombre de ces voyageurs ne font que traverser le pays à la hâte, et il est probable que, tout compte fait, le déficit est réel.

Est-ce à dire que personne en Belgique songe à supprimer le service Ostende-Douvres ? La négative est certaine. Il faut, au contraire, tâcher de l'améliorer et d'attirer une clientèle plus nombreuse.

Nous convenons que ce n'est pas chose facile, en présence de la concurrence redoutable des lignes Calais-Douvres, Boulogne-Folkestone, Dieppe-Newhaven, Anvers-Harwich et surtout Flessingue-Queenborough, qui, quoique la durée de la traversée de mer soit double, nous a pris une bonne partie du transit allemand.

Dans sa séance du 5 mars, la Chambre des Représentants a adopté le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes par 81 voix contre 15 et 28 abstentions.

Votre Commission vous en propose également l'adoption à l'unanimité des membres présents.

Le Président-Rapporteur,
OCTAVE SELB.