

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 AOUT 1913

Rapport de la Commission des Chemins de fer, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer pour l'exercice 1913.

*(Voir les nos 4-IX, 197, 320 et 354, session de 1912-1913, de la Chambre
des Représentants; — 116, même session, du Sénat.)*

Présents : MM. le baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, Président-Rapporteur;
FRAEÏJS DE VEUBEKE et Jules VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

Depuis le dépôt du Projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1913 (doc. n° 4-IX) qui vous a été remis en octobre dernier, a paru un arrêté royal du 11 novembre 1912, créant un Ministère de la Marine, des Postes et des Télégraphes.

Cet arrêté stipule :

Dans son article 1^{er} que « les attributions relatives aux postes et aux télégraphes sont distraites du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et transférées au Ministère de la Marine. »

Et, dans son article 2, « le Ministère actuel des Chemins de fer, Postes et Télégraphes prendra la dénomination de Ministère des Chemins de fer. »

En vertu de cet arrêté qui consacre la séparation de services jusqu'ici réunis au seul Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, il a fallu procéder à la liquidation des crédits entre les deux Départements, et cette opération s'est faite, conformément aux précédents, au moyen d'une série d'amendements déposés à la Chambre par le Ministre des Finances, pour constituer les budgets séparés des Chemins de fer (doc. n° 320) et de la Marine, des Postes et des Télégraphes (doc. n° 323).

Par suite de ces modifications, le Projet de Budget qui vous est soumis ne comprend plus que les crédits ou les parties de crédit affectés aux services ressortissant au Département des Chemins de fer.

Il conserve toutefois, comme avant, dans ses attributions, le service de l'électricité qui, en vertu d'un arrêté royal du 30 juin 1910, a été séparé des

Administrations des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et constitué en un service unique.

Il formait jadis le chapitre V de son budget et il est devenu aujourd'hui le chapitre III du Projet de Budget amendé.

La direction de la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu, l'électrification des bureaux des Départements ministériels, le contrôle des applications de l'énergie électrique justifient ce maintien.

Mais il partage avec le Ministère de la Marine l'exploitation des paquebots faisant la traversée entre Ostende et Douvres, et cela en vertu d'un arrêté royal du 22 décembre 1880 qui règle les rapports qui existent de ce chef entre les services des chemins de fer et de la marine.

« Considérant, dit-il, que le service des paquebots de l'État entre Ostende et Douvres forme le prolongement du railway national vers l'Angleterre; qu'il est, par conséquent, désirable qu'il y ait unité de direction à appliquer aux transports internationaux par cette voie;

» Article premier. A partir du 1^{er} janvier 1881, la gestion commerciale de la ligne des paquebots de l'État entre Ostende et Douvres sera attribuée à l'Administration des Chemins de fer de l'État. »

Suit un arrêté ministériel organique, de la même date, spécifiant les attributions des chemins de fer et de la marine en ce qui concerne cette gestion. Notamment : les heures de départ, les tarifs, la perception des taxes de toute nature, le contrôle des coupons, la surveillance des bagages et des colis, les soins à donner aux passagers, l'exploitation des buffets-restaurants, la publicité à faire dans l'intérêt de la ligne, tous ces devoirs incombent aux chemins de fer, ainsi que la responsabilité des pertes et avaries, malversations qui seraient le fait des agents placés par lui à bord, retard dans le départ de la malle ou du train en correspondance par suite de l'embarquement tardif des bagages et des colis, etc.

C'est en vertu de ces arrêtés et de ce partage avec le Ministère de la Marine qu'ont été conservés, dans le Projet de Budget des Chemins de fer amendé pour 1913, les crédits figurant aux articles 28 et 29 de la section IV, chapitre II, Transports.

Si nous nous sommes étendus sur le transfert de ces services d'un département ministériel à un autre, c'est pour bien fixer la délimitation de leurs attributions et justifier la structure du Budget des Chemins de fer qui vous sera désormais soumis.

Examen du Budget.

Le Projet de Budget des Chemins de fer, avec les amendements déposés par le Ministre des Finances le 11 juillet 1913, ne se compose plus que d'une Section avec neuf chapitres concernant tous des dépenses ordinaires, les dépenses exceptionnelles ayant disparu pour faire retour à la Marine.

La note explicative accompagnant les amendements indique, par articles, les transferts qui ont été opérés du Budget des Chemins de fer à celui de

la Marine, aux chapitres I, VI, VII, VIII, IX, X et XI du projet primitif, transferts qui se traduisent par des diminutions de crédits, changent par conséquent les chiffres des articles équivalents du budget de 1912 et empêchent, tout au moins pour ces subdivisions, toute comparaison avec l'exercice précédent.

Nous ne pouvons donc que constater simplement que le Budget des Chemins de fer pour 1913 s'élève, après les amendements qui l'ont délesté des services de la Marine, des Postes et des Télégraphes, à la somme de 236,043,784 francs.

Toutefois, pour répondre au désir du Sénat, qui a l'habitude de chercher un élément de contrôle dans la comparaison des dépenses des exercices, nous avons cru utile de rapprocher dans un petit tableau les crédits demandés pour deux subdivisions du budget : le chemin de fer, chapitre II, et le service de l'électricité, chapitre III, qui, n'ayant subi aucune modification par la séparation des deux Départements, peuvent être comparés aux mêmes crédits demandés pour 1912.

CHAPITRES	BUDGETS		DIFFÉRENCES	
	1912	1913	AUGMENTATION	DIMINUTION
II. Chemin de fer.	204,700,710	225,662,997	20,962,287	
V. Direction de l'électricité . .	3,596,741	3,880,821	284,080	
	208,297,451	229,543,818	21,246,367	

Il résulte de cette comparaison que, pour ces deux chapitres seulement, il y a une augmentation de 21,246,367 francs pour l'exercice 1913.

D'où provient-elle?

Il serait difficile, en l'absence de note préliminaire dans le projet de cette année, de le dire d'une façon pertinente. Mais on peut certainement en rechercher les causes dans la reprise de la ligne Hasselt-Maeseyck, l'augmentation des salaires, l'extension du système Rowan en vue d'intéresser autant que possible les agents à la bonne marche des travaux, l'accroissement des effectifs de matériel et du nombre des bâtiments, ouvrages d'art, voie, etc., à entretenir; la majoration du subsidé à la caisse des ouvriers par suite de l'augmentation du nombre des bénéficiaires de pension de secours; la constitution à la Caisse générale d'épargne et de retraite de toutes rentes allouées en exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, augmentation des bénéficiaires d'indemnités légales, etc.; l'intensité de l'exploitation, la création de nouveaux trains, etc.

D'autres facteurs y contribuent encore, notamment l'élévation des prix des matières premières et surtout du combustible. Il est regrettable que l'État ne puisse pas, comme les compagnies privées, passer des marchés à long terme, profiter des baisses de prix pour s'approvisionner de char-

bon, de fer, de cuivre et de bois, et réaliser en un mot des économies qui ne sont interdites qu'à lui.

D'autre part, les cahiers des charges d'adjudication auraient besoin d'être remaniés. Ainsi pourquoi exclure pour les poteaux télégraphiques, par exemple, le sapin du pays et lui préférer le pin et surtout le pin du Nord, qui coûte beaucoup plus cher ?

Quand même le sapin devrait avoir une moindre durée, ce qui n'est pas démontré, la différence de prix au mètre cube devrait encore lui faire donner la préférence, sans compter l'avantage qui en résulterait pour l'État, les communes et les particuliers, dans les provinces où le sapin est la providence des terrains incultes.

Enfin il faut avouer aussi que les exigences du public en Belgique, le dévouement et le zèle de nos parlementaires pèsent sur le chemin de fer par des considérations souvent extracommerciales. La même chose a été constatée en France lors de la reprise, par l'État, du réseau de l'Ouest.

Faut-il alors s'étonner que les critiques s'abattent sur l'exploitation de nos voies ferrées, critiques se contredisant les unes les autres, comme en font foi les remarquables rapports de MM. Renkin, Hubert, le baron Ancion et M. de Bue, dont les uns voient des pertes là où d'autres trouvent des bénéfices, et qui réclament tous un bilan industriel pour éclaircir la situation ?

Ce bilan fut décidé par l'honorable M. Liebaert et le Compte rendu des opérations du Chemin de fer de l'année 1908, sous la signature de M. Helleputte, donne dans sa note préliminaire le plan et la justification de la comptabilité nouvelle.

Les bases furent établies sur le texte même des lois du 1^{er} mai 1834 et du 12 avril 1835, et c'est à juste titre que le compte rendu cité dit à sa page IV :

« Les indications des tableaux financiers du compte rendu reposent à présent sur des bases qui échappent à toutes critiques, et il faut savoir gré à mon honorable prédécesseur d'avoir attaché son nom à une réforme qui permet d'établir exactement dans quelle mesure le railway de l'État s'acquitte des obligations qui lui sont imposées par les lois fondamentales de 1834 (1) et de 1835 (2). »

Et, pour serrer de plus près encore cette comptabilité, M. le Ministre Helleputte fit dresser, pour mémoire, le *compte des soldes annuels de l'exploitation, dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer* (voir *Compte rendu*, 1911, p. A/102).

Il résulte de ce travail qu'au 31 décembre 1911, le Trésor, toutes charges liquidées, sauf les intérêts de banque, devait au Chemin de fer la somme de fr. 233,262-65, tandis qu'avec les intérêts de banque depuis 1835, le Chemin de fer devait au Trésor fr. 93,803,226-33.

(1) Article 5 de la loi du 1^{er} mai 1834 : « Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

(2) Article 4 de la loi du 12 avril 1835 : « Le produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction. »

La comptabilité du Chemin de fer devrait donc être à l'avenir irréprochable au point de vue des chiffres ; mais pourquoi sommes-nous toujours en retard d'une année, si bien que ce n'est que par des évaluations approximatives qu'on essaie d'établir la situation.

Une administration privée ne pourrait s'accommoder d'un pareil régime. L'exercice écoulé, les comptes sont apurés et transmis à l'assemblée générale dont la fixation se fait en conséquence.

Tandis que nous, nous ne savons encore rien d'officiel de l'exercice 1912, nous en sommes réduits à des conjectures. Le budget, il est vrai, est déposé avant la clôture de l'exercice 1912, mais ne serait-ce pas là une raison pour faire une exception pour le Budget des Chemins de fer, budget unique aujourd'hui, et le faire déposer après la clôture de l'exercice en introduisant une petite modification à la législation actuelle ?

On veut industrialiser la comptabilité du Chemin de fer, n'est-ce pas là une des premières réformes à réaliser ?

Une Commission a été nommée par arrêté royal du 19 février 1912, en vue d'étudier sous tous ses aspects la question de l'autonomie des Chemins de fer ainsi que toutes les questions qui s'y rattachent ; elle doit indiquer, comme conclusion à ses travaux, la formule sous laquelle il convient de réaliser l'autonomie.

Cette Commission s'inspirera-t-elle de la pensée de nous fournir chaque année le bilan industriel du Chemin de fer et de nous le délivrer en temps utile ? Il faut l'espérer.

Quelle formule trouvera-t-elle pour réaliser l'autonomie ? Nous l'ignorons, mais il sera difficile de la réaliser complètement, car si l'on devait confier l'administration du Chemin de fer à un conseil, comme dans une société privée, il faudrait donner à ce conseil tous les pouvoirs sans responsabilités, à côté du Ministre qui aurait devant les Chambres toutes les responsabilités sans aucun pouvoir.

Résultat de l'exploitation du Chemin de fer en 1912.

1. Situation numérique du personnel :

Au 31 décembre 1912.	71,907
Au 31 d° 1911.	70,364
Augmentation	1,543

2. Longueur moyenne des lignes exploitées en 1912 4,348*237

3. Mouvement des voyageurs :

Le nombre des voyageurs transportés en 1912 s'élève à 191,814,188.

4. Recettes brutes d'après les recouvrements effectués. fr. 323,308,177 69

Recettes accidentelles (produit net de l'exploitation du chemin de fer Hasselt à Maeseyck pendant le premier trimestre 1912 pour compte de l'État) 49,474 73

Ensemble. . fr. 323,357,652 42

(6)

Produits divers	fr.	723,800 71
Parts des recettes versées aux sociétés concessionnaires et loyer de la ligne de Spa à la frontière		7,039,402 72
	fr.	331,120,555 85
Dépenses d'exploitation, y compris les pensions	fr.	229,672,818 »
Recettes nettes.	fr.	101,447,737 85
Parts des recettes versées aux sociétés concessionnaires et loyers de Spa à la frontière	fr.	7,039,402 72
Part du Trésor.	fr.	94,408,635 13
Charges financières (intérêts et amortissements depuis l'origine 1835)	fr.	98,577,560 29
Solde passif.	fr.	— 4,168,925 16

Coefficient d'exploitation 69.33, alors que le Nord français n'a qu'un coefficient de 61.27, en diminution sur celui de 1912, qui était de 61.41 p. c. pour une exploitation de 3,840 kilomètres, un peu inférieure à la nôtre.

Enfin, de 1885 à 1912, le compte d'exploitation donne une moyenne de 3,368,592 avec un coefficient de 62.56.

La Chambre a, dans sa séance du 12 août, approuvé le présent Projet de Budget des Chemins de fer par 73 voix contre 39 et 7 abstentions.

Aucune observation n'ayant été faite en Commission du Sénat, elle approuve le rapport et a l'honneur de vous proposer l'adoption du Projet de Loi.

Le Président-Rapporteur,
B^{on} A. DE PITTEURS HIÉGAERTS.