

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 MAI 1914

### Rapport des Commissions réunies des Chemins de fer et de la Marine, des Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et Télégraphes pour l'exercice 1914 (*Services des Chemins de fer*).

(Voir les n<sup>os</sup> 4-IX, 161 et 181, session de 1913-1914, de la Chambre des Représentants; — 44, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, Président-Rapporteur; FOCQUET, DE BLIECK, le duc d'URSEL, BATAILLE, FRAEYS DE VEUBEKE, VANDEN BUSSCHE, JULES VANDENPEEREBOM, PAUL VANDENPEEREBOOM, MERTENS, CATTEAU, le comte DE BAILLET-LATOUR, DE CLOEDT, DUMONT DE CHASSART, VANDERHEYDE et le baron VAN REYNEGOM DE BUZET.

MESSIEURS,

#### NOTE PRÉLIMINAIRE

Depuis le dépôt du Projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, pour l'exercice 1914 (Docum. n° 4, IX) — qui vous a été remis en octobre 1913 — a paru un arrêté royal en date du 28 février 1914, réunissant à nouveau un seul département ceux des Chemins de fer et de la Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones :

C'est en vertu de cette décision que ces budgets, discutés et votés séparément à la Chambre, sont revenus au Sénat sous la forme d'un budget unique divisé en deux tableaux.

A. — Services des Chemins de fer.

B. — Services de la Marine, des Postes, Télégraphes et Téléphones.

#### Examen du Budget.

Le Budget du Ministère des Chemins de fer, de la Marine, des Postes, Télégraphes et Téléphones s'élève, pour 1914, à la somme de 301,336,790 francs, se décomposant ainsi :

Tableau A. — Chemins de fer. . . . . fr.	246,484,749
Tableau B. — Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones.	
Dépenses ordinaires. . . . . fr.	54,014,641
Dépenses exceptionnelles . . . . .	837,400
Ensemble. . . fr.	<u>301,336,790</u>

En augmentation sur celui de 1913 :	
Pour le Projet de Budget des Chemins de fer . . . fr.	10,440,965
Et pour celui de la Marine, Postes, Télégraphes et Télé- phones . . . . .	5,107,097
Ensemble. . . fr.	15,548,062

conformément au tableau ci-dessous, qui indique, par subdivisions des Budgets, les différences en plus ou en moins entre les dépenses de 1913 et celles de 1914.

CHAPITRES DU TABLEAU A	BUDGET		DIFFÉRENCES		TOTAL DES AUGMENTATIONS
	1913.	1914.	Augmentations.	Diminutions.	
<i>Chemins de fer.</i>					
I. Administration centrale . . . . .	707,200	703,955		3,245	
II. Ch. mins de fer . . . . .	225,662,997	235,293,258	9,630,261		
III. Service de l'électricité . . . . .	3,880,821	4,214,536	333,715		
IV. Secours . . . . .	23,000	28,000	5,000		
V. Caisse des ouvriers. . . . .	4,292,041	4,804,000	511,959	36,725	
VI. Réparation des accidents du travail (loi du 14 dé- cembre 1903). . . . .	1,320,725	1,284,000		39,970	10,440,965
CHAPITRES DU TABLEAU B					
<i>Marine, Postes, Télégraphes.</i>					
1 <sup>re</sup> SECTION					
<b>Dépenses ordinaires.</b>					
I. Administration centrale . . . . .	507,410	395,360		111,750	
II. Marine . . . . .	8,853,299	9,659,688	806,389		
III. Postes, Télégraphes, Télé- phones . . . . .	39,983,743	43,660,372	3,676,629		
IV. Traitements de disponibi- lité . . . . .	95,000	95,000			
V. Pensions . . . . .	40,000	40,000			
VI. Secours . . . . .	22,000	25,000	3,000		
VII. Caisse des ouvriers . . . . .	75,392	92,821	17,429		
VIII. Réparation des accidents du travail (loi du 14 dé- cembre 1903) . . . . .	28,400	28,400			
IX. Dépenses diverses et im- prévues . . . . .	18,000	18,000			4,391,697
			4,503,447	111,750	14,832,662
2 <sup>e</sup> SECTION					
<b>Dépenses exceptionnelles.</b> . . . .	122,000	837,400	715,400		715,400
					15,543,062

(1) Les chiffres du Projet de Budget unique transmis au Sénat (document n° 44) ne correspondent pas avec ceux des Budgets des Chemins de fer (document 4-IX) et du Budget de la Marine, des Postes, Télégraphes et Téléphones (document 4-XV) réunis à cause des amendements déposés par le Gouvernement à la Chambre le 18 mars 1914 (document 181, Chambre des Représentants), amendements motivés par la réunion des deux budgets, qui ont amené des augmentations et des diminutions de crédits aux articles 1, 12, 23bis, 36, 38, 39 des documents 4-IX et 4-XV.

Il résulte de ce tableau que le Projet de Budget des Chemins de fer pour 1914 est en augmentation de 10,440,965 francs pour les dépenses ordinaires et celui de la Marine, des Postes, Télégraphes et Téléphones de 4,391,697 francs pour les mêmes dépenses et de 715,400 francs pour les dépenses exceptionnelles, soit une augmentation pour le budget unique transmis au Sénat de 14,832,662 francs pour les dépenses ordinaires et de 715,400 francs pour les dépenses exceptionnelles, ensemble 15,548,062 francs comme ci-dessus.

Les causes principales de ces augmentations proviennent :

Pour le tableau A du Chemin de fer,

	Augmentation.
Du relèvement des traitements . . . . . fr.	915,886
— des salaires . . . . .	6,372,992
Des primes d'économie du combustible . . . . .	79,040
— de régularité . . . . .	36,668
De l'augmentation du prix des combustibles . . . . .	1,038,219
De l'entretien du matériel roulant . . . . .	583,590
Des frais d'exploitation. . . . .	743,000
De la caisse des ouvriers . . . . .	511,959
Etc., etc., etc.	

Pour le tableau B : Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones,

#### MARINE

	Augmentation.
Du relèvement des traitements des fonctionnaires et employés, Conseil supérieur de la Marine . . . . . fr.	62,930
Des subsides pour l'éducation pratique des marins . . . . .	672,000
De la rémunération des agents payés à la tâche . . . . .	42,690
Du matériel, machines, outils, approvisionnements . . . . .	47,000

#### POSTES

Du relèvement des traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.	950,303
Du relèvement des traitements et indemnités des facteurs et agents subalternes . . . . .	776,994
De la part d'intervention de l'Administration dans les frais d'habillement des facteurs . . . . .	85,210
Du matériel, etc. . . . .	120,000

#### TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

Du relèvement des traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.	455,841
De la rémunération des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois . . . . .	714,686
De l'entretien des lignes et des bureaux fournitures diverses. . . . .	405,880

MARINE

DÉPENSES EXCEPTIONNELLES

De l'acquisition d'une coque de bateau pilote pour la station de Nieuport, le gréement et l'armement de deux goëlettes pilotes, etc. . . . . fr. 122,000

\* \* \*

De ces augmentations, il en est qui pèseront d'une façon permanente sur le budget, notamment les relèvements des traitements, des salaires, qui, depuis trois ans, ont éprouvé une amélioration se montant à environ 8,000,000 de francs ; et cependant on n'est pas encore satisfait, de nouvelles réclamations surgissent chaque jour.

Il y a ensuite les primes.

Celles de régularité prennent une grande importance en raison de leur élévation (10 centimes par minute). Le taux est élevé, mais le service fonctionne en ce moment à la satisfaction des voyageurs.

La prime d'économie du combustible semble, au contraire, devoir être abandonnée : elle n'a pas été étrangère peut-être au désarroi du Chemin de fer.

Enfin, si la hausse du prix des combustibles et des matières premières n'affecte pas, en général, un caractère permanent, il faudra néanmoins compter désormais avec l'influence qu'exerceront sur les prix de revient les charges toujours croissantes des lois sociales et fiscales qui grèvent l'industrie, et cette influence peut se traduire par une aggravation notable des dépenses, quand on considère qu'en 1912 on a consommé 2,370,378 tonnes de charbon qui ont coûté 39,958,369 francs et en 1913, 2,337,406 tonnes payées 48,231,560 francs, soit un prix moyen du combustible de fr. 16-86 en 1912 et fr. 20-63 en 1913.

La même observation doit s'appliquer à la fourniture des rails, qui s'élève pour 1912 à 49,300 tonnes, d'une valeur de 6,828,050 francs et en 1913 à 103,600 tonnes ayant coûté 15,488,200 francs, avec un prix moyen des rails de fr. 138-50 en 1912, et de fr. 149-50 en 1913.

A l'augmentation des prix ci-dessus correspond une augmentation du coefficient d'exploitation de 2-92 p. c.

Comme contre-partie à ces aggravations de dépenses, nous ne voyons que l'extension du trafic qui puisse faire escompter de meilleures recettes pour l'avenir ; malheureusement seront-elles en rapport avec l'augmentation du personnel que cette extension exigera et qui, normalement, semble s'accroître de 1,500 têtes par année.

Voici la récapitulation des fonctionnaires, employés, agréés et ouvriers en 1911 et en 1912 pour le Chemin de fer seul :

En 1911	70,364	} différence 1,543.
En 1912	71,907	

D'autre part, la recette moyenne par voyageur embarqué ne cesse de fléchir, sauf quelques relèvements artificiels dus à des expositions ou à des modifications de tarifs ; si bien que le produit moyen par voyageur qui

était en 1865 de fr. 1-37 est tombé successivement à fr. 0-536 en 1912 avec un léger relèvement de fr. 0-587 en 1910, année d'exposition.

Ces fléchissements proviennent surtout des causes suivantes : augmentation continue des voyages à prix réduit qui s'élève en 1912 à fr. 91-26 p. c. de l'ensemble des voyages — suppression de la surtaxe des express — diminution du prix des abonnements — fixation à deux jours ouvrables de la validité des billets d'aller et retour.

Les abonnements (voyageurs, étudiants et ouvriers) ont progressé en dehors de toute proportion avec le mouvement général des voyageurs non abonnés.

	1872.	1912.	En plus.
Voyages par abonnement . . . . .	1,231,112	114,420,597	113,189,485 (1)
Autres voyages . . . . .	21,966,511	75,490,698	53,524,187 (1)
Ensemble . . . . .	23,197,623	189,911,295	166,713,672
			Augmentation.

Par contre, l'État perçoit une recette nouvelle : les tickets d'entrée dans les stations, dont le montant brut s'est élevé en 1912 à la somme de 349,596 francs contre fr. 324,481-60 en 1911.

Enfin d'autres réductions (2) consenties sur les prix de transport représentent une diminution de recettes de fr. 5,295,680-72, en 1912, contre fr. 5,015,898-50, en 1911.

Le nombre des voyageurs a passé de 180,840,189, en 1911, au chiffre de 191,814,188 en 1912, soit un écart de 10,973,999 voyageurs, ce qui permet de dire que pour 1913 ce nombre dépassera 200,000,000.

Il nous a paru utile de signaler cette situation avant de donner le bilan approximatif des Chemins de fer pour 1913 et de dresser celui de 1914 d'après les prévisions des budgets en cours.

### *Compte approximatif de profits et pertes. Exercice 1913.*

Dépenses approximatives de l'exploitation. . . fr.	246,193,957	»	Produits définitifs de l'exploitation (droits constatés). . . fr.	341,075,393 60
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique . .	2,572,524	»	Produits divers (approximatifs) fr.	700,000 »
Charges financières.	Intérêts	{ de la dette consolidée (3) 73,000,000 des annuités de rachat 11,877,314-75. . . . .		
	Amortissement	{ de la dette consolidée (3) 17,230,000. . . . . des annuités de rachat 4,507,651-94 . . . . .		
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne Spa à la frontière.	7,152,504 63		Maliapproximatif de l'exercice fr.	20,758,558 63
Ensemble des dépenses et charges. . . fr.	362,533,952 32			362,533,952 32

(1) C'est la différence.

(2) Les réductions concernent les enfants, électeurs, militaires payants, ouvriers allant travailler hors frontières, détenus et leurs gardiens, émigrants, sociétaires, trains de plaisir, transports militaires en débit, transports militaires soldés par les intéressés, transports d'objets d'approvisionnements pour départements ministériels, armée, prisons, etc.

(3) Les charges financières n'ont pas encore été établies définitivement par le Ministère des Finances.

L'exercice 1913 se solde donc par un mali approximatif de fr. 20,758,558-63. Ce chiffre est supérieur à celui fourni à la Chambre par l'honorable M. Dallemagne dans son remarquable rapport, parce que depuis son dépôt il nous a été donné de serrer la réalité de plus près ; mais nous disons qu'il n'est qu'approximatif tant que le Ministère des Finances n'aura pas arrêté définitivement les charges financières des Chemins de fer.

Voici quel sera le résultat des Chemins de fer d'après le Budget des Voies et Moyens pour 1914 et le Budget des Chemins de fer de la même année.

Produits des Chemins de fer d'après les prévisions du Budget des Voies et Moyens de 1914 . . . . .	fr. 352,300,000
Produits domaniaux des dépendances du Chemin de fer (1)	900,000
	<u>Fr. 353,200,000</u>

## DÉPENSES

### *Prévision du Budget des Chemins de fer pour 1914.*

#### 1<sup>re</sup> section. — Dépenses ordinaires.

Administration centrale . . . . .	fr. 703,955	
Chemin de fer . . . . .	235,293,258	
Office des services de l'électricité . . . . .	4,214,536	
Traitement de disponibilité . . . . .	95,000	
Pensions (1 <sup>er</sup> terme) . . . . .	45,000	
Secours . . . . .	28,000	
Caisse des ouvriers . . . . .	4,804,000	
Exécution des obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 . . . . .	1,284,000	
Dépenses diverses et imprévues . . . . .	17,000	
	<u>Fr. 246,484,749</u>	
Pensions aux anciens fonctionnaires . . . . .	2,794,000	
	<u>Fr. 249,278,749</u>	<u>249,278,749</u>
Différence en recette . . . . .	fr. 103,921,251	

soit une différence en recette de 103,921,251 francs, dont il faudra déduire les charges financières qui ne sont pas encore établies par le Département des Finances, mais qui vont toujours en augmentant et qui sont évaluées approximativement pour 1913 à la somme de fr. 106,614,966-69.

On peut donc présager dès aujourd'hui que l'exercice 1914 doit normalement se clôturer en perte.

Tout le monde reconnaît que cette situation appelle d'urgence des

---

(1) Location de terrains, de bâtiments, d'herbages, d'oseraies, redevances — argent non réclamé, aliénations d'immeubles provenant d'emprises — prix de vente de mobilier et matériel hors d'usage, d'objets non réclamés, d'arbres, etc.

remèdes et tout d'abord des mesures d'économie et d'ordre qui permettent à ceux qui sont chargés de contrôler la régie des chemins de fer d'embrasser la situation d'un seul coup d'œil sans être obligés de fouiller les nombreux budgets où se dissimulent les recettes et dépenses de l'exploitation des chemins de fer.

De là ce vœu émis depuis quelques années déjà de séparer la comptabilité du Chemin de fer de celle de l'Etat et de la clôturer chaque année par un bilan et un compte de profits et pertes. C'est ce que d'aucuns ont appelé industrialiser le Chemin de fer en lui rendant son autonomie.

Un arrêté royal du 19 février 1912 a désigné une Commission dans le but de rechercher la formule sur laquelle il convient de réaliser cette autonomie.

Où en sont ses travaux? Nous ne le savons que par ce que les journaux en ont rapporté et par les données que nous trouvons dans le rapport du Budget des Voies et Moyens, déposé à la Chambre, par M. de Wouters d'Oplinter.

Une question posée à ce sujet dans une réunion de votre Commission a été transmise à M. le Ministre des Chemins de fer, qui lui a fait cette réponse : « La question est à l'étude. »

Quoi qu'il en soit, on sait que l'autonomie des Chemins de fer se présente sous deux aspects : autonomie *administrative* et autonomie *financière*.

La première soulève des points bien délicats en ce qui concerne l'autorité ministérielle et la responsabilité devant le parlement.

Si l'autorité ministérielle doit passer aux mains d'un véritable conseil d'administration qui aura tous les pouvoirs, il paraît difficile de maintenir la responsabilité constitutionnelle du ministre devant les Chambres. Quel est le ministre qui voudra l'assumer?

Si, au contraire, le ministre conserve son autorité prépondérante et, partant, sa responsabilité, quelle différence y aura-t-il entre l'organisme nouveau et le conseil actuel d'administration des Chemins de fer de l'Etat et le comité de direction, si ce n'est une dépense en plus.

Il est fâcheux qu'on ait voulu faire marcher de pair l'autonomie administrative et l'autonomie financière aux risques de n'aboutir ni à l'une, ni à l'autre et de reléguer encore à plus tard la réalisation de l'autonomie financière, si simple, si facile et qui semble aujourd'hui être réclamée par tout le monde.

Cette réforme-là, il y aurait péril à ne pas la réaliser de suite.

Elle n'offre aucune difficulté, aucune surcharge de dépenses, mettra de l'ordre dans notre comptabilité des Chemins de fer, si embrouillée aujourd'hui, et permettra de clore nos exercices à la fin de l'année et de présenter aux Chambres, en mai suivant, par exemple, leur résultat.

Tandis qu'aujourd'hui nous devons remonter à 1911 pour avoir des chiffres définitifs : ceux de 1912 et 1913 ne sont que provisoires, parce que, dépendant d'autres budgets : les Voies et Moyens, les Finances, la Dette publique, le Budget extraordinaire et d'autres encore, car partout on trouve pour ainsi dire des traces de l'exploitation des Chemins de fer ; il faut qu'à leur tour ces budgets soient définitivement arrêtés, avant qu'il puisse en être fait autant pour le Budget des Chemins de fer.

Cette comptabilité unique ferait aussi mieux ressortir les défauts de

l'exploitation et faciliterait les mesures d'ordre et d'économie qui semblent insuffisantes.

Il est regrettable, par exemple, que les attachements de dépenses tenus par l'Administration des Chemins de fer ne permettent pas de dégager les résultats d'exploitation par trimestre ou par semestre ; nous perdons là un sérieux élément de contrôle, particulièrement instructif cette année, pour constater la différence qu'a pu produire le désarroi des Chemins de fer entre le premier trimestre de 1913 et celui de 1914.

Nous devons donc nous borner à comparer les chiffres des recettes dans la mesure encore où la comptabilité nous le permet.

*Recettes comparatives du premier trimestre 1913 et 1914.*

MOIS	1913.			1914.		
	Voyageurs et bagages.	Marchandises et produits extraordinaires.	Soldes des décomptes du matériel (1).	Voyageurs et bagages.	Marchandises et produits extraordinaires.	Soldes des décomptes du matériel (2).
Janvier . .	7,739,000	19,688,000	— 741,000	7,589,060	18,329,000	—1,746,000
Février . .	6,473,000	18,426,000	—1,008,000	6,767,008	18,672,000	pas établis.
Mars . . .	8,791,000	20,127,000	—1,236,000	7,770,000 (1)	20,430,000	pas établis.
TOTAUX . .	77,959,000			77,811,000 (1)		

Il résulte de ce tableau que la différence des recettes entre le premier trimestre de 1913 et celui de 1914 est d'environ 148,000 francs (chiffres connus).

Mais si l'on ajoute au résultat de 1914 le million dont 1913 a bénéficié du chef des fêtes de Pâques, la balance du premier trimestre se solderait par 78,811,000 francs contre 77,959,000 francs en 1913. Toutefois il ne faut pas perdre de vue que les soldes des décomptes du matériel (2) n'ayant pu être établis pour les mois de février et mars 1914 et devant s'élever à une somme très importante à cause du désarroi du Chemin de fer, il est probable que les recettes du premier trimestre de 1914 seront inférieures à celles du premier trimestre de 1913.

En même temps que ces résultats moins favorables, nous constatons naturellement une élévation du coefficient d'exploitation qui, d'après les dernières approximations, sera de 69-07 p. c. pour 1912 et de 72-79 p. c. pour 1913.

(1) A remarquer qu'en 1914 les fêtes de Pâques, produisant un supplément de recettes d'environ un million de francs, tombent en avril, alors qu'en 1913 elles sont tombées en mars.

(2) On appelle soldes des décomptes du matériel les sommes à payer ou à recevoir du chef de la retenue des wagons étrangers ou de nos wagons par l'étranger.

**DISCUSSION EN COMMISSION**

---

Le Budget des Chemins de fer a donné lieu à une ample discussion. Les questions suivantes ont été posées au Ministre; d'autres ont fait l'objet d'observations en Commission; nous les exposons ci-après :

**PREMIÈRE QUESTION**

On se plaint de ce que les paiements se font, au Chemin de fer, avec des retards considérables et que de très honorables entrepreneurs peuvent s'exposer de ce fait à être mis en faillite.

S'ils réclament, on leur offre, à titre d'indemnité, 3 p. c. en compensation du retard.

Il en résulte que beaucoup d'entrepreneurs ne veulent plus travailler pour le Chemin de fer.

**RÉPONSE**

L'Administration active autant qu'il est possible la liquidation des sommes dues aux entrepreneurs.

A remarquer que l'intérêt bonifié en cas de retard est calculé au taux de 3 1/2 p. c. et non 3 p. c.

\* \* \*

**DEUXIÈME QUESTION**

Où en sont les travaux de la gare des Guillemins à Liège?

**RÉPONSE**

Les travaux d'aménagement de la gare des Guillemins à Liège sont entamés.

On a établi une partie des nouvelles cours aux marchandises de Fragnée; les travaux nécessaires à la réalisation des dispositions approuvées se poursuivent. On a également entamé les travaux préliminaires à l'établissement de la nouvelle remise aux locomotives à Sclessin, qui doit être mise en service, avant qu'on puisse démolir la remise actuelle de Liège-Guillemins et poser à son emplacement les voies du plan approuvé.

Quant au projet de construction de la nouvelle remise aux locomotives, les études en sont poursuivies activement de façon que les travaux puissent être entamés aussitôt que le déplacement préalable de la rue Piercot sera réalisé.

Le déplacement est en cours de réalisation.

\* \* \*

TROISIÈME QUESTION

Le minimum de salaire, s'il est inscrit dans le cahier des charges, est fixé d'après un barème tout à fait fantaisiste, au caprice des ingénieurs, sans consulter les organismes compétents.

Ce barème devrait être révisé chaque année.

RÉPONSE

Les fonctionnaires chargés de l'élaboration des cahiers des charges d'entreprises de travaux insèrent, dans leurs projets, les minima de salaires d'après ceux en usage dans la région où les travaux doivent être exécutés. Dans ce but, il leur est prescrit de recueillir des renseignements près des syndicats ouvriers et des chambres syndicales d'entrepreneurs et de s'inspirer de ce que font l'Administration des Ponts et Chaussées, les Administrations provinciales et communales.

M. le Gouverneur de la province de Brabant fait parvenir au Département, au commencement de chaque année, le tableau des minima de salaires applicables aux travaux à exécuter pour compte de la province ou subsidiés par elle; un exemplaire de ce tableau est régulièrement adressé, par mes soins, aux fonctionnaires intéressés.

\* \* \*

QUATRIÈME QUESTION

On demande pourquoi l'État ne paierait pas ses machinistes, chauffeurs, etc., à l'heure comme les industriels, ce qui mettrait un terme aux réclamations pour prestations exagérées, etc.

RÉPONSE

Les machinistes, chauffeurs, etc., sont payés au mois, parce que leurs prestations sont essentiellement variables : en service normal elles sont de cinq heures à treize heures, limite extrême, en y comprenant le temps de présence avant le départ du premier train et après l'arrivée du dernier train. Il faut donc bien rémunérer ces agents à forfait.

J'ajouterai que les agents des trains sont payés supplémentairement, sur la base de leur salaire, pour les prestations qu'ils effectuent au delà de treize heures par suite de circonstances exceptionnelles : accidents, intempéries, etc.

\* \* \*

CINQUIÈME QUESTION

On demande où en est le projet d'autonomie des Chemins de fer.

RÉPONSE

Il est à l'étude.

Un membre demande que dorénavant la visite des gros bagages sur la ligne Paris-Bruxelles ne se fasse plus à Quévy, mais à Bruxelles, afin de gagner du temps et de soustraire les voyageurs aux dangers et aux inconvénients de la descente du train, dans une gare mal organisée pour cela.

La gare de Bruxelles-Midi possède une salle au moins aussi vaste que celle de Quévy, où les gros bagages pourraient être visités, et un service de douaniers, chargé aujourd'hui de certaines visites de peu d'importance, qui pourrait suffire aux exigences de la réforme demandée.

Pourquoi ne pourrait-on faire à Bruxelles ce qui se fait à Paris pour l'agrément des voyageurs ?

Enfin la visite des bagages à Bruxelles ferait gagner quelques minutes à Quévy qui permettraient de donner correspondance à Mons à certains trains qui en sont privés maintenant, notamment à celui qui part de cette gare vers onze heures et demie dans la direction de Tournai, Leuze, etc.

Il suffirait d'une entente entre les Ministres des Finances et des Chemins de fer pour réaliser une réforme qui est dans les vœux de tous les voyageurs, qui a reçu jadis l'acquiescement de plusieurs Ministres, et qui se traduirait finalement par une économie de temps et d'argent.

\* \* \*

Un membre demande où en sont les travaux de la ligne Gand-Saint-Pierre à Denderleeuw et de Denderleeuw à Bruxelles-Midi dont l'exécution aurait déjà dû être faite.

Est-il vrai que si les travaux ne sont pas terminés, c'est qu'il y a des difficultés entre l'Administration et l'entrepreneur ?

Entre Denderleeuw et Bruxelles-Midi, les travaux ne sont pas commencés, et tant que cette section n'est pas faite, c'est comme si la ligne Gand-Saint-Pierre-Bruxelles n'existait pas, car sur la ligne actuelle, la circulation est si intense qu'il n'y a plus moyen d'y intercaler un train de plus.

Sans le dédoublement de la voie, les communications entre Gand et Bruxelles seront toujours difficiles. Il faudrait entre ces deux villes un train-bloc comme celui qui existe entre Bruxelles et Anvers.

Le même membre désirerait savoir s'il est réellement question de supprimer l'arrivée des trains à Gand-Sud et déclare que cette éventualité excite une certaine émotion dans la ville de Gand.

Si la ligne de Gand-Saint-Pierre a été décidée, c'est afin de décharger la ligne actuelle et la population voudrait savoir à quoi s'en tenir.

\* \* \*

A la suite de la réponse du Ministre à la question posée sur l'autonomie des Chemins de fer, un membre exprime le désir de voir une discussion approfondie s'élever à l'occasion de l'examen du Budget des Chemins de fer et se réserve la faculté de soulever ce débat.

Il croit qu'il est du devoir du Sénat d'intervenir dans l'étude de cette grave question avant que des opinions arrêtées viennent contrarier l'adoption de mesures qui se produiraient en dehors de la Commission.

\* \* \*

Un membre désire savoir où en sont les études du chemin de fer projeté d'Anvers par Brecht et le nouveau bassin houiller de la Campine.

\* \* \*

La ligne de Doische-Beauraing fait ensuite l'objet d'une autre demande d'explication. Cette ligne est sollicitée depuis plus de quarante ans, elle a été décrétée en 1873, la construction en a été réclamée bien des fois.

La création de ce bout de ligne qui ne comporte que 13 à 14 kilomètres désencombrerait la grande ligne du Luxembourg dont le trafic si intense contribue beaucoup à la perturbation dont souffre le service. Sans compter que, par suite de l'absence de cette ligne directe, une quantité considérable de minerai, de charbon et de coke est transportée par le chemin de fer de la Compagnie de l'Est français, du pays de Longwy à Vireux et Givet et du bassin de Charleroy vers Longwy et le Luxembourg.

\* \* \*

Enfin un membre appelle l'attention du Ministre sur l'utilité que présenterait, pour le soulagement de la ligne du Luxembourg, la création d'une voie ferrée nouvelle partant d'un point de la ligne Athus-Virton, Signeulx, par exemple, vers Liège et la Campine, par Musson, Saint-Léger, Habay, Anlier, Fauvillers, Bastogne, Laroche et Melreux, pour transporter vers ce bassin le minerai de la région de Briey et vers Longwy, le Grand-Duché et la Lorraine, les charbons et cokes que vont fournir en abondance et sous peu les charbonnages de la Campine.

Cette voie ferrée aurait encore cet immense avantage de développer la production de régions dénuées de toute communication, comme Anlier, Fauvillers et l'immense plateau qui s'étend jusqu'à Laroche; de décupler la valeur des produits de la forêt domaniale d'Anlier d'une étendue de 5,500 hectares dont les coupes, faute de moyen de transport, restent parfois non adjudgées.

Enfin, dans un autre ordre d'idées, qui n'est pas le moins intéressant dans la question, la section Signeulx-Habay répondrait à un véritable acte d'humanité, en permettant aux ouvriers, si nombreux, des villages entourant Habay de n'être plus obligés de se lever à trois heures du matin pour se rendre, par tous les temps, aux usines belges sud-luxembourgeoises et à celles des bassins de Longwy et de la Chiers, d'où ils ne peuvent revenir qu'à neuf heures du soir.

Le Budget du Ministère des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et Télégraphes a été adopté par la Chambre des Représentants, dans sa séance du 20 mars 1914, par 69 voix contre 33 et 3 abstentions.

Vos Commissions réunies vous en proposent également l'adoption et ont approuvé le présent rapport.

*Le Président-Rapporteur,*  
B<sup>on</sup> DE PITTEURS HIÉGAERTS.