

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 FÉVRIER 1892.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1892 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. FRIS.

MESSIEURS,

La situation budgétaire de 1892 se présente dans les conditions suivantes :

Le Budget de l'exercice 1891 a été voté à la somme de fr.	104,094,123	»
A ce chiffre il y a lieu d'ajouter le montant du crédit supplémentaire alloué par la loi du 5 janvier 1892, <i>Moniteur</i> n° 7, ci	343,000	»
SOIT ENSEMBLE. fr.	104,639,123	»
Le projet de Budget amendé de l'exercice 1892 s'élève à fr.	103,317,028	»
Comparé au Budget de l'exercice 1891, il présente donc une diminution de fr.	1,522,093	»

Le tableau ci-après fait ressortir les différences entre les divers services du Département.

(1) Budget, n° 93, VIII (session de 1890-1891).

Budget amendé, n° 3, VIII.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE MALANDE, FRIS, DE FAYEREAU, VERCRUISSE, DE HEMPTINNE et DE BORGHRAVE.

Ils entraînent, disent les défenseurs, une réciprocité, favorable en somme, à toutes les parties et, par conséquent, compensant d'un côté ce qu'ils peuvent faire perdre de l'autre. Leur retrait serait désastreux.

Ils nuisent, disent les autres, à la production nationale en permettant aux produits étrangers de lutter, dans des conditions inégales, avec la fabrication indigène.

La deuxième section a signalé encore au Gouvernement le projet d'unification des divisions administratives du chemin de fer et de modification des examens pour le personnel des arsenaux, tout en adoptant pour le traitement de ce personnel les minima fixés par l'arrêté de 1884.

Dans cette même section un membre a exprimé à nouveau le vœu que le chemin de fer public un bilan et un compte de profits et pertes annuels à l'exemple des compagnies.

Les difficultés que rencontre de la part des chemins de fer de l'État la Société Nationale des chemins de fer vicinaux quant à leur établissement et à leur exploitation au mieux des intérêts du public, font l'objet d'un échange de vues qui a visé plus spécialement la nécessité, réclamée d'une part, et contestée de l'autre, de la communauté de certaines gares entre l'État et les vicinaux.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale appelle l'examen du Gouvernement sur les diverses observations présentées par la Chambre réunie en ses sections.

En ce qui concerne les observations de la 2^e section au sujet du développement des chemins de fer vicinaux, la section centrale fait valoir les considérations suivantes :

Les rapports de l'État et de la Société Nationale des chemins de fer ont fréquemment occupé la Chambre, tantôt à l'occasion du Budget de l'Agriculture et des Travaux publics, tantôt à l'occasion du Budget des Chemins de fer.

Qui pourrait s'en étonner ?

Les chemins de fer vicinaux sont appelés à rendre des services considérables à l'agriculture, au commerce et à l'industrie.

Ils établissent des communications entre des parties du pays longtemps deshéritées au point de vue des voies ferrées.

Ils rapprochent le producteur et le consommateur, constituent un puissant affluent pour les grandes voies de communication, augmentent pour tous les facilités des relations, conduisent rapidement et à peu de frais le campagnard dans les cités, et permettent au citoyen de jouir facilement des avantages de la campagne.

Ce qui doit rendre les instances plus vives, c'est que les chemins de fer vicinaux sont d'une exécution presque immédiate et sans grande complication financière ni technique.

Le Gouvernement a puissamment aidé au développement déjà considérable qu'a pris la construction des chemins de fer vicinaux.

L'administration des chemins de fer de l'État, comme exploitant du railway national et tutrice des chemins de fer concédés, doit, dans une certaine mesure, se préoccuper des intérêts qui lui sont confiés, examiner la concurrence qu'une ligne vicinale projetée peut faire aux lignes existantes.

Mais, dans l'examen de cette question, il semble que l'intérêt général doit être un facteur puissant. Les statistiques doivent être passées au crible de la discussion, et il ne faut pas perdre de vue qu'une perte locale est presque toujours compensée par des augmentations de trafic sur d'autres points.

La facilité et le nombre des communications appellent le trafic, et tous ceux qui transportent en profitent.

L'administration des chemins de fer de l'État a naturellement de nombreux points de contact avec les lignes vicinales. C'est ainsi que naissent les questions de communauté, de traversée, de raccordement, d'échange de marchandises, et aussi l'importante question des redevances, sans parler de l'établissement des tarifs vicinaux subordonnés à l'avis de cette administration.

Ces questions sont d'intérêt général, tous les arrondissements du pays peuvent avoir à s'en occuper, car il s'agit, surtout en ces temps de crise agricole et industrielle, de multiplier les remèdes et de faciliter l'extension des communications vicinales; c'est là une préoccupation de premier ordre qui s'impose au Gouvernement et que la section centrale recommande particulièrement au Département des chemins de fer.

Elle retient la question des tarifs pour en faire l'objet d'une discussion plus spéciale, et décide de poser au Gouvernement les questions qui suivent et auxquelles celui-ci a répondu en donnant satisfaction aux vœux et aux désirs exprimés.

DEMANDE.

Où en sont les négociations pour le règlement de l'unification de l'heure adoptée pour le service du chemin de fer ?

RÉPONSE.

En vertu d'une décision de M. le Ministre, l'heure de Greenwich sera introduite, à partir du 1^{er} mai 1892, dans tous les services ressortissant au Département des Chemins de Fer, Postes, Télégraphes et Marine, et dans les relations de ce service avec le public.

Cette décision a été notifiée à toutes les compagnies de chemins de fer concédés en Belgique, à toutes les administrations de chemins de fer étrangères en relations et aux différents Départements ministériels.

M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique a, en outre, été prié de donner

des instructions pour que l'Observatoire royal d'Uccle transmette, à partir du 1^{er} mai prochain, l'heure de Greenwich au lieu de celle d'Uccle, aux administrations communales et de prendre les dispositions nécessaires pour prévenir en temps utile de ce changement les autorités provinciales et communales.

Il résulte d'une réponse faite à cette communication par le Département de l'Intérieur et de l'Instruction publique, qu'à partir du 1^{er} mai prochain, c'est l'heure de Greenwich au lieu de celle d'Uccle qui sera transmise par l'Observatoire royal.

M. le Ministre fera connaître la décision aux administrations provinciales et communales.

A partir du 1^{er} mai, l'heure en temps moyen du méridien de Greenwich en retard de 17 minutes sur l'heure actuellement adoptée du méridien de Bruxelles sera substituée à cette dernière dans tous les services ressortissant au Département des Chemins de Fer, Postes, Télégraphes et Marine.

Cette mesure, en ce qui concerne les chemins de fer, sera réalisée en avançant de 17 minutes les heures de tous les documents du service des trains (guides officiels, affiches, etc.).

Quelques compagnies de chemins de fer concédés en Belgique ont seules notifié leur décision d'adopter également l'heure de Greenwich dans leurs services, à partir du 1^{er} mai, et bien que la plupart n'aient pas encore fait connaître leur intention à ce sujet, il ne paraît pas qu'il puisse être douteux que toutes suivent cet exemple.

DEMANDE.

Le Gouvernement a-t-il repris les téléphones et dans quelles conditions, spécialement en ce qui concerne le personnel?

L'organisation des téléphones par l'État est-elle arrêtée?

Dans quelles conditions?

RÉPONSE.

Par application de l'article 25 du cahier des charges, annexé à la loi du 14 juin 1883, qui est ainsi conçu : « Le Gouvernement est libre » de racheter la concession à partir de la » dixième année d'exploitation, en prévenant » les intéressés une année d'avance », le Gouvernement a notifié, le 29 décembre dernier, aux concessionnaires des réseaux téléphoniques locaux de Bruxelles, d'Anvers, de Charleroi, de Gand, de Liège, de Louvain et de Verviers et des communes environnantes, sa volonté de prendre possession à l'heure de minuit, dans la nuit du 31 décembre 1892 au 1^{er} janvier 1893, des réseaux concédés susmentionnés.

Le rachat s'effectuera aux conditions déterminées par les articles 25, 26 et 27 du cahier des charges annexé à la loi du 14 juin 1883

Indépendamment des concessions locales dont la reprise est décidée, il existe encore des réseaux exploités par des particuliers, desservant les localités suivantes : Mons, Namur, La Louvière, Malines et Courtrai, Roulers et les environs

Ces exploitations ayant été mises en service à une date postérieure à l'année 1883, la notification éventuelle de rachat par l'État n'aura lieu qu'ultérieurement.

En ce qui concerne le personnel des concessionnaires, le Gouvernement a l'intention de le reprendre dans la plus large mesure possible, moyennant des garanties analogues à celles qui sont réclamées des candidats aux emplois du Département.

Le Gouvernement dispose encore d'une année environ pour arrêter l'organisation de la téléphonie dans les réseaux rachetés; il ne possède pas actuellement tous les éléments requis pour répondre catégoriquement à la question de la section centrale.

DEMANDE.

Quelles mesures ont été prises par l'administration pour l'exécution de la loi sur le contrat de transport?

Quelles sont les conséquences au point de vue de l'exploitation du chemin de fer, de la loi et de son exécution?

RÉPONSE.

A la date du 1^{er} septembre 1891, il a été introduit, pour les envois à l'intérieur du pays (services intérieur et mixte), de nouvelles conditions réglementaires mises en harmonie avec les dispositions de la loi sur les contrats de transport du 25 août précédent.

Ces nouvelles conditions réglementaires régissent donc la responsabilité du chemin de fer, conformément aux prescriptions de la dite loi.

Les différents tarifs internationaux ont également été modifiés quant à la responsabilité sur le parcours belge, en tenant compte des stipulations de la loi précitée.

Comme conséquence des mesures qui précèdent, l'administration des chemins de fer de l'État a payé, du 1^{er} septembre au 31 décembre 1891, pour 126 litiges, des indemnités dépassant d'une somme de 23,000 francs celles qu'elle aurait dû allouer sous l'empire des dispositions en vigueur antérieurement au 1^{er} septembre 1891.

Bon nombre de litiges sont encore en suspens, et il n'est pas possible d'indiquer dès à présent les sommes auxquelles leur règlement donnera lieu.

Ce n'est que lors de la clôture des dépenses afférentes aux quatre derniers mois de l'exercice écoulé, qu'il sera possible de dégager les

conséquences financières de la loi nouvelle, en chiffrant exactement l'augmentation des dépenses résultant de l'application des nouvelles règles de la responsabilité.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Avant d'aborder la question des tarifs, si ardue et si épineuse, et qu'il ne peut être question de traiter ici d'une manière approfondie, la section centrale, comprenant l'importance qu'il y a pour la Chambre de se rendre compte de la situation réelle, au point de vue financier, de l'entreprise des chemins de fer de l'État, n'est pas éloignée de désirer voir la comptabilité des chemins de fer s'établir d'une manière telle que le prix de revient puisse être fixé aussi approximativement que possible.

La section sait qu'il y a, dans l'exploitation par l'État, des éléments et des facteurs rendant difficile l'établissement d'un bilan et d'un compte de profits et pertes, mais il est désirable, pour se rendre compte des résultats de l'exploitation, de s'en rapprocher autant que faire se peut.

Connaître ce résultat est indispensable pour pouvoir juger sainement des sacrifices qu'on demande au Trésor public, sacrifices qui doivent être conformes à la justice et maintenus dans les limites indiquées par la prudence.

La question de la réduction des tarifs est intimement liée à la situation financière qui s'établit comme suit :

SITUATION FINANCIÈRE.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer se sont nécessairement ressentis de la hausse considérable de prix subie par les matières de consommation, surtout par le combustible.

Si nous nous reportons à cinq années en arrière, nous constatons que de fr. 5.65, prix moyen de 1885, le charbon a monté à 10.96 en 1890, soit 94 p. % de majoration.

De plus, il a fallu, après que la période de crise eut cessé, reprendre certaines dépenses que l'on avait du restreindre ou ajourner, sans compromettre la sécurité ni l'entretien nécessaire de la voie et du matériel, pour tenir compte de l'abaissement momentané des recettes.

Néanmoins, la comparaison constate encore une situation fort satisfaisante. Ainsi la recette de 1890 s'est élevée à la somme totale de fr. 141,250,467 67
présentant sur celle de 1885 119,775,906 25

une augmentation de fr. 21,476,561 44
ou 18 p. %.

Le réseau n'a augmenté durant cette période que de 75,3 kilomètres. Mais par contre la dépense d'exploitation qui était de . . . fr.	69,882,443 26
est devenue	84,212,670 »
	<hr/>
en plus fr.	14,330,300 »
ou 20 p. %.	

Il s'ensuit que le coefficient d'exploitation s'est élevé de 58.35 en 1885, à 59.62 en 1890.

La recette nette du chemin de fer encaissée par le Trésor, qui était en 1885 de fr.	57,819,645 40
n'est plus en 1890 que de	52,461,682 14
	<hr/>
soit une diminution de fr.	5,357,963 26
ou environ 9 p. %.	

Comme nous l'avons dit, ce résultat est dû, en grande partie, à une hausse, inconnue jusqu'à ce jour, du prix des consommations. Les propositions budgétaires de 1892 tiennent compte de l'amélioration des prix; les dépenses du chemin de fer sont ramenées à une prévision de 83,257,403 francs.

Il faut reconnaître aussi que la situation générale de l'industrie influe nécessairement sur le résultat de l'exploitation des chemins de fer. On ne saurait songer à faire suivre pas à pas aux dépenses du railway toutes les fluctuations que subit le trafic.

Si l'on veut apprécier l'ensemble des opérations de l'exploitation du chemin de fer de l'État, depuis l'origine, d'après le compte rendu de l'exercice 1890, en écartant les intérêts calculés fictivement et en imaginant le réseau de l'État dans la situation d'un chemin de fer administré par une compagnie privée, industriellement et commercialement, on arrive à un bénéfice réel au 31 décembre 1890 de fr. 127,578,307 41
ou bien 119,956,971 12

si l'on porte en compte à l'exploitation les crédits spéciaux alloués et employés, en dehors du Budget, pour la reconstitution des magasins d'approvisionnements nécessitée par la reprise de certaines lignes.

Les produits de l'exercice 1890, rapprochés du capital dépensé pour le chemin de fer, soit fin de 1890, fr. 1,315,189,726 20 c^{ts} représentent un revenu de 4.385 p. %, ce qui, sans doute, sera considéré comme fort satisfaisant.

Ce revenu est plus complètement expliqué et développé dans le tableau suivant :

1890.		D'après le compte rendu, c'est-à-dire y compris les intérêts fictifs pré- conisés par la commission de 1878.	D'après la réalité, c'est-à-dire d'après le caissier du Trésor.	
DÉTERMINATION DU TAUX DU REVENU.				
Recette brute de 1890 fr.		141,250,467 67	141,250,467 67	
Frais d'exploitation		84,212,670 .	84,212,670 .	
Recette nette (annexe III du C. R.)		57,037,797 67	57,037,797 67	
Intérêts y relatifs (57,037,797 67 × $\frac{3.50}{2}$)		908,161 40	•	
Intérêts du solde au 31 décembre 1889 (135,727,996 55 × 3.50).		4,750,479 87	•	
ENSEMBLE fr.		62,786,439 .	57,037,797 67	
Page 12 du C. R.	}	Parts de recettes aux compagnies dont l'État exploite les lignes fr. 5,076,115 55	5,076,115 55	
		Intérêts y relatifs 46,603 50		
		Intérêts d'une avance pour achat de rails 17,500 .		
Revenu total (pour amortissement et intérêts)		57,046,219 97	51,961,682 14	
Capital moyen engagé		1,315,189,726 20	1,315,189,726 20	
Revenu pour cent (comprenant la dotation d'amortissements et les intérêts).		4,383	3,950	
Prélèvement pour intérêt et amortissement du capital { au total moyen engagé (annexe IV du C. R.) en p. %		47,902,159 34 3,644	47,902,159 34 3,642	
Bénéfice de 1890 (annexe V du C. R.) { au total en p. %		9,744,060 65 0,730	4,059,522 80 0,308	
Depuis l'origine on a :	}	Bénéfice réel (pp. 9 et 11 du C. R.)	52,510,801 37	52,510,801 37
		Intérêts fictifs réciproques (p. 9 du C. R.)	112,961,255 61	•
		Solde en compte courant (pp. 9, 11 et 12 du C. R.)	145,472,056 98	52,510,801 37
		Travaux de premier établissement prélevés sur les recettes.	11,090,458 79	11,090,458 79
		Approvisionnements	25,282,340 68	25,282,340 68
		Amortissements sur capital	58,694,726 57	58,694,726 57
Solde en bénéfice (pp. 11 et 12 du C. R.)		240,559,63 02	137,578,307 41	

TARIFS.

La discussion récente du traité de commerce avec l'Allemagne a fait ressortir les avantages que le chemin de fer sera appelé à recueillir du chef de certaines dispositions nouvelles. Le commerce allemand dirigera dans une plus large mesure ses exportations vers nos ports.

Les extensions du trafic international seront une nouvelle source de produits pour les chemins de fer belges, sans nous imposer de ce chef des sacrifices nouveaux. Le Gouvernement se trouvera dès lors dans une situation plus favorable pour accorder à l'agriculture et à l'industrie nationales les dégrèvements qu'elles réclament avec instance. Il le faut pour pouvoir continuer à soutenir la concurrence à l'étranger, malgré les obstacles élevés aux frontières par les tarifs douaniers.

Il y a évidemment nécessité de s'occuper sérieusement de cette question capitale, vitale pour ces deux branches de la prospérité nationale.

Des réductions de tarifs sont dans tous les vœux : les sections en ont fait l'objet de leurs observations ; la section centrale s'en est occupée à son tour et il est impossible que l'attention du Gouvernement et des Chambres ne soit pas attirée sur cette question, la plus grave et la plus importante, en même temps que la plus urgente que puisse actuellement soulever la discussion du Budget des chemins de fer. Sans doute, nous le rappelons, on ne peut pas ici en faire un examen approfondi : il appartient au Gouvernement de procéder à cette étude et de chercher la solution dont la Chambre ne peut qu'indiquer la tendance et peut-être la mesure.

Rappelons d'abord que la loi créatrice du railway national a prévu que « les produits de la route provenant des péages serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses d'entretien et autres de la nouvelle voie ».

On sait que l'exploitation des chemins de fer a de beaucoup dépassé les obligations qui lui étaient assignées et qu'elle est arrivée, comme on l'a vu, à un boni considérable.

Le chemin de fer est devenu le principal facteur des ressources du Trésor public.

Faut-il persévérer dans cette voie et même améliorer encore les résultats réalisés jusqu'ici ?

N'est-il pas temps d'accorder à l'agriculture et à l'industrie une aide plus puissante, et si nous pensons ne pas devoir fermer nos frontières par des droits de douane exagérés, n'est-il pas légitime que nous aidions nos agriculteurs et nos fabricants à franchir plus aisément les barrières que l'étranger nous oppose?

Les sacrifices financiers, nécessairement passagers, que cette intervention entraînerait, seraient-ils de nature à diminuer l'énergie, à énerver la confiance que les producteurs doivent avoir avant tout en eux-mêmes?

Évidemment, non; il n'y aurait là qu'une sorte de compensation qui rétablirait l'équilibre compromis par les dispositions adoptées dans plusieurs pays, au grand détriment des intérêts industriels et agricoles. Et qui ne voit qu'en portant remède à cet état préjudiciable, on vient en aide à la classe ouvrière. Ces sacrifices du chemin de fer seraient-ils importants, seraient-ils surtout durables?

Nous ne le pensons pas.

Le malaise de l'industrie, la diminution de la production entraînent forcément la réduction des transports, tandis qu'un allègement de prix ne manquerait pas de ranimer le trafic.

Ce sont donc les tarifs internationaux d'importation et d'exportation surtout qu'il conviendrait d'abaisser afin, d'une part, que l'industrie et l'agriculture puissent recevoir dans de meilleures conditions les matières à mettre en œuvre et que, d'autre part, elles puissent envoyer ces produits au dehors à des prix qui lui permettent de lutter sur les marchés étrangers.

Mais dans quelle mesure faudrait-il opérer ces réductions?

Faut-il s'arrêter au prix de revient ou tout au moins à la limite des obligations imposées par la loi de 1854?

Est-il préférable de considérer le chemin de fer comme un service public, organisé dans l'intérêt national, sans se préoccuper des résultats financiers auxquels pourrait aboutir l'exploitation et en laissant aux ressources à provenir des impôts généraux le soin de pourvoir aux dépenses que les prix perçus ne couvriraient pas ou ne couvriraient qu'incomplètement?

Ne convient-il pas plutôt de rester dans la voie actuelle, sauf à rechercher une sorte de moyen terme qui soit de nature à donner une satisfaction suffisante aux intérêts engagés?

L'exploitation par l'État du railway national a passé par bien des phases, et pendant certaines périodes elle ne parvenait pas ou parvenait difficilement à faire face à ses frais.

On se souviendra des attaques dont elle a été l'objet dans ces circonstances difficiles; à plusieurs reprises on s'est demandé s'il n'y aurait pas tout avan-

tage à céder le réseau des voies ferrées de l'État à l'industrie privée, moyennant des redevances qui seraient tout bénéfice pour les finances publiques.

Il y a à peine quelques années (1885) que cette question s'est reproduite à la section centrale, mais toujours elle a été résolue négativement; le maintien de l'exploitation aux mains du Gouvernement ne semble plus faire question à l'heure actuelle.

Peut-être bien une compagnie privée exploiterait-elle plus avantageusement au point de vue exclusif des résultats financiers; tel est, en effet, le seul but que poursuivent les compagnies; mais que ne perdrait-on pas quant aux intérêts généraux du pays? Au surplus, les résultats financiers obtenus ne sont pas, comme on l'a vu, désavantageux. Il faut les maintenir autant que possible et ne pas constituer l'exploitation en perte.

Mais prétendre ne s'en rapporter qu'au prix de revient industriel, de manière à ne pas demander, à de certains moments, l'intervention du Trésor public, serait un problème irréalisable. Les éléments de calculs du prix de revient industriel, c'est-à-dire la valeur des matières premières, du matériel et de la main-d'œuvre, est trop variable pour que l'on puisse songer à en suivre les fluctuations dans la fixation des tarifs des chemins de fer.

Le mieux serait donc le maintien du régime actuel auquel on ne peut plus guère aujourd'hui faire de reproche bien sérieux, sauf à examiner les modifications à apporter aux tarifs dans l'intérêt de l'industrie et de l'agriculture combiné avec l'intérêt de ce grand outil de l'industrie nationale : les chemins de fer.

Les réductions des prix de transports sont au surplus à l'ordre du jour ailleurs que dans notre pays, où, nous devons bien le reconnaître, des concessions nombreuses ont été faites.

C'est ainsi qu'en France des dégrèvements importants viennent d'être apportés aux tarifs en faveur des transports à grande vitesse, indépendamment de l'abandon par le Gouvernement de l'impôt spécial qui pesait sur eux. Or, si l'on constate que dans notre pays le résultat final de l'exploitation du chemin de fer de l'État représente industriellement un boni de plus de 127,000,000 de francs, et que le dernier exercice donne un revenu de 4.583 % du capital utile affecté au chemin de fer, on reconnaîtra que l'on ne court pas un grand danger en risquant de diminuer un peu les produits, et encore temporairement sans doute, par des réductions de tarifs.

On ne saurait toutefois perdre de vue qu'une partie du réseau belge est encore administré par des compagnies privées et que des réductions de prix pourraient avoir des effets plus sensibles sur les résultats financiers de leur exploitation; de plus, ces administrations ne sont pas guidées par les mêmes considérations, elles n'ont pas à tenir compte des compensations à donner

par une activité plus grande à l'industrie, ni des revenus qui en proviennent et qui vont au Trésor public.

Bien que ce ne soit point là un motif qui doive arrêter le Gouvernement, ont été frappés des inconvénients que présente le double régime qui existe en matière d'exploitation des chemins de fer quant à la réglementation des tarifs, régime qui peut, sous certains rapports, influencer sur les intérêts de l'industrie et du commerce. On est ainsi conduit à se demander si un jour ne viendra pas où il conviendra de mettre fin à cette dualité par la reprise totale ou partielle des chemins de fer concédés.

Nous ne voulons faire plus qu'indiquer la question; la solution dépend évidemment de considérations dont le Gouvernement seul a l'appréciation. Mais il semble utile de souhaiter que le Gouvernement mette à l'étude l'unification de notre réseau national.

La prévision d'une diminution, même temporaire, des revenus que rapporte au Trésor l'exploitation du chemin de fer de l'État, entraîne nécessairement la question de savoir si le sacrifice à faire ne pourrait pas trouver une compensation dans une diminution des dépenses de l'exploitation. On ne nie pas que l'exploitation aux mains de l'État est inévitablement plus coûteuse.

Il n'y a là un reproche ni pour le Ministre, ni pour le personnel de l'administration, qui, à tous les degrés de la hiérarchie, consacrent leurs efforts et leur dévouement à la gestion du railway de l'État belge. Mais il convient cependant de rechercher avec le même intérêt que l'on en met à perfectionner les services, les économies qu'il serait possible d'apporter aux dépenses.

Cette question de réformes économiques semble d'autant plus opportune que nous avons entendu M. le Ministre des Chemins de Fer nous déclarer, l'année dernière, qu'une des difficultés qui s'opposaient à des améliorations réclamées dans le transport des marchandises, était le déficit considérable que présente le trafic des voyageurs et qui n'est pas moindre de 3 millions de francs.

Il est certainement impossible de songer à chercher le remède à cette situation dans le relèvement du tarif des voyageurs, bien que nos prix soient encore parmi les plus bas de ceux qui sont perçus sur les chemins de fer de l'Europe, même après les réductions importantes que les compagnies françaises viennent d'adopter. Ce serait une mesure que le pays ne ratifierait point.

Le déficit de 3,000,000 de francs sur les voyageurs, rapproché des résultats généraux de l'exploitation, fait ressortir le bénéfice considérable que doit donner le trafic des marchandises, puisque, après avoir comblé la perte du

service des voyageurs, il aboutit encore aux résultats si avantageux mis en lumière par les comptes rendus annuels.

Mais si l'on ne peut songer à toucher aux prix de transport des voyageurs dans le sens d'un relèvement, n'y aurait-il pas lieu d'examiner si les dépenses de ce service ne sont pas excessives? N'y aurait-il pas à introduire dans la tarification quelque combinaison qui réussisse à rendre le transport plus fructueux, par exemple, en provoquant l'allongement des voyages, qui, à en juger par le produit moyen renseigné, se réduisent à des parcours de plus en plus restreints?

Les essais qui ont été faits à l'étranger, et notamment en Hongrie, pourraient peut-être fournir d'utiles enseignements à ce point de vue.

En résumé, la section centrale convie l'honorable chef du Département à l'examen approfondi de cette question si importante des tarifs pour les marchandises, elle espère que la discussion du Budget ne se terminera pas sans que M. le Ministre des Chemins de Fer ait annoncé à la Chambre les réductions que le pays agricole et industriel attend de la sollicitude du Gouvernement.

Le Budget, — que les sections ont adopté à l'unanimité moins une voix, — est proposé à l'adoption de la Chambre par l'unanimité de la section centrale.

Le Rapporteur,

VICTOR FRIS.

Le Président,

P. TACK.

