

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1900.

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 1900.

(Voir les n^{os} 112, IX, session de 1898-1899, 6, IX, 125 et 144, session de 1899-1900, de la Chambre des Représentants; 69, session de 1899-1900, du Sénat.)

Présents : MM. HOUZEAU DE LEHAIE, f. f. de Président; BOËL et OTLET, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes soumis aux délibérations de la Chambre des Représentants portait la somme des crédits demandés à 138,165,054 francs.

Le Projet de Budget amendé définitivement par le Gouvernement s'élève :

1 ^o Pour les dépenses ordinaires à fr.	146,721,830 »
2 ^o Pour les dépenses exceptionnelles à	450,500 »
Ensemble. fr.	147,172,330 »

Travaux de réorganisation et d'outillage.

Dans le rapport de la Commission du Sénat sur le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes de l'exercice 1897 il était dit textuellement ce qui suit :

« Votre Commission est d'avis que une fois les chemins de fer rachetés, l'honorable Ministre doit faire étudier un plan de réorganisation complète du réseau. Celui-ci doit être mis à la hauteur des exigences du moment, tant au point de vue de la vitesse que du confort et de la sécurité. Il sera du devoir des Chambres de voter les crédits qui seraient demandés à cette fin.

» Nous devons savoir faire des sacrifices momentanés par des dépenses immédiates dont nous profiterons surtout dans l'avenir. Il faut prévoir que la progression importante du trafic ne s'arrêtera pas; le trafic inté-

rieur surtout suivra une marche progressive; il provient en grande partie de l'accroissement important de la population, et rien ne fait présager que ce facteur puissant disparaîtra.

» L'importante question du rachat total des chemins de fer a fait un grand pas. Notre réseau national se complète chaque jour par l'adjonction des réseaux rachetés; c'est un grand bien pour le pays. L'honorable Ministre des Chemins de fer doit aujourd'hui outiller les lignes de façon à leur faire rendre tous les services auxquels elles sont appelées. Il ne doit pas hésiter à demander à la Législature tous les crédits qui seront nécessaires; votre Commission est d'avis qu'ils doivent être votés dans la plus large mesure.

» Le Département des Chemins de fer a un réseau admirable à sa disposition. De nouveaux courants de transport traversant la Belgique peuvent être créés.

» Votre Commission a toute confiance que l'honorable Ministre des Chemins de fer saura, comme par le passé, amener sur notre réseau national le trafic que nos voisins convoitent et se disputent. »

Le Gouvernement a compris qu'attendre plus longtemps c'était mettre le réseau national en état d'infériorité flagrante; qu'eu égard à la situation économique brillante de notre pays, placé *cinquième puissance économique de l'Europe*, il était de son devoir de proposer aux Chambres une réorganisation rapide, ne manquant pas d'ampleur, ayant pour but une amélioration importante à bref délai. A notre avis, les multiples propositions de travaux que fait le Gouvernement ne sont et ne doivent être que le prélude de plus vastes projets. Nous sommes convaincus que le Sénat, de son côté, ne faillira pas à son devoir et qu'il aidera le Gouvernement à commencer l'œuvre inévitable.

Tous les Belges doivent être imbus de cette idée que notre pays, qui a montré, surtout en ces dernières années, un esprit d'entreprise remarquable, doit rester à la hauteur acquise dans tous les domaines et dans toutes les sphères.

Pour ce faire il faut savoir accepter des sacrifices passagers. Notre pays a une population qui atteint aujourd'hui presque 7 millions d'habitants et son accroissement de plus en plus rapide est de 100,000 habitants par année.

Ne pas tenir compte de cette progression c'est se condamner, à bref délai, à l'impuissance économique; ce serait aussi porter une lourde responsabilité vis-à-vis des générations futures.

Le patriotisme des Chambres élues, soit par l'ancien régime, soit par le régime nouveau qui va être inauguré, sera à la hauteur des circonstances. Votre Commission en est persuadée.

Chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers.

Votre Commission, par l'organe de son rapporteur, tout en approuvant le principe de la construction d'un chemin de fer électrique entre Bruxelles et Anvers, émet le vœu de ne pas voir, au lendemain du jour où l'unification du réseau national est presque complète, commencer à nouveau l'ère des nouvelles concessions données à des tiers.

C'est un mauvais précédent que celui qui consisterait à laisser en mains d'autrui le trafic des voyageurs si important de Bruxelles à Anvers.

De grands sacrifices ont été faits récemment pour racheter les lignes concédées en se basant sur une politique qui a été mûrement réfléchie et très généralement approuvée. D'autre part, l'État Belge est assez riche pour faire de ses deniers un chemin de fer électrique de 43 kilomètres et n'a pas besoin, pour ce faire, de recourir à l'initiative privée en rentrant ainsi dans la voie néfaste des concessions nouvelles. Le Gouvernement peut emprunter dans de meilleures conditions que tout autre concessionnaire.

Il serait peut-être possible d'emprunter tout ou partie de l'assiette des voies actuelles pour y établir les futures lignes électriques, qui, elles, n'ont pas à soutenir des locomotives de grand poids, au-dessus et au premier étage de la voie actuelle.

Cette idée, mûrement étudiée, pourrait donner lieu à un projet qui aurait l'avantage d'éviter des expropriations et d'être le prélude de la construction d'autres lignes électriques dans le pays, dans les mêmes conditions d'établissement.

Pas de concessions à des tiers, tel devrait être notre principe absolu en matière de chemin de fer. N'avons-nous pas vu dernièrement le Parlement et la presse se joindre à lui pour se plaindre de la convention faite avec les wagons-lits pour les voitures de luxe, et le principe proclamé à l'occasion de ces discussions n'a-t-il pas été « l'État maître chez lui » ?

Votre Commission se demande, eu égard aux plaintes presque générales, si cette convention ne sera pas résiliée à bref délai ?

Crise des transports et des charbons.

Des mesures sont prises pour remédier au déplorable état de choses actuelles et pour qu'une nouvelle crise de transport ne puisse plus se renouveler. Votre Commission en prend acte et se borne à demander au Gouvernement, pour l'avenir, une prévoyance plus grande afin que les commandes de matériel soient dorénavant passées en temps utile et que les stations offrent des aménagements suffisants pour le recevoir.

La crise des charbons doit recevoir également toutes les attentions de l'honorable Ministre des Chemins de fer et des fonctionnaires de son administration.

Là encore il faut beaucoup de prévoyance pour ne pas être acculé comme l'administration des Chemins de fer l'a été pendant l'exercice écoulé. Votre Commission estime et suggère l'idée que le Département des Chemins de fer devrait acquérir des charbonnages dont elle dirigerait l'exploitation à son profit, mais seulement dans la mesure de ses stricts besoins.

Cette idée, qui à première vue peut paraître excessive, est cependant absolument pratique. Plus de menace de grève, l'ouvrier de la mine étant assimilé à celui du Département des Chemins de fer. Constamment la même qualité de matières utilisées, c'est-à-dire pour les mécaniciens et chauffeurs certitude absolue d'avoir de la vapeur dans les mêmes conditions.

L'industrie métallurgique, certes moins importante que l'industrie des chemins de fer, met en pratique, depuis longtemps, cette formule, « être maîtresse de la matière première ». Elle lui a donné la grande régularité dans les productions et assuré une fixité plus grande du prix de revient.

En matière de transport l'Etat doit de plus en plus s'habituer à se considérer comme un industriel, un grand industriel il est vrai. Déjà il fabrique du matériel, pourquoi ne pourrait-il pas exploiter lui-même le charbon qui est nécessaire à ses différents services ? La question mérite d'être étudiée et de donner lieu à des propositions qui seraient, votre Commission en est convaincue, bien accueillies par les Chambres.

Accidents. — Responsabilité de l'État.

L'étendue de la responsabilité de l'Etat lorsque des accidents se produisent a sollicité, à différentes reprises, l'attention du Sénat ; une discussion de principe à ce sujet eut lieu, notamment, dans la séance du 27 juillet 1899.

Les bons esprits s'étonnent, à juste titre que lorsqu'un accident a lieu, les sinistrés n'ont pas tous les mêmes droits contre l'Etat transporteur. Pourquoi ces différences de situation ?

Le principe qui consiste à établir des catégories d'après les situations sociales des victimes et de payer des indemnités proportionnées à l'importance de cette situation a pour résultat une véritable injustice à l'égard de l'Etat transporteur. C'est l'affaire des sociétés d'assurance d'augmenter les indemnités si tel est le désir des voyageurs. Il devrait être établi un barème fixe qui déterminerait les indemnités à payer suivant la nature des accidents.

L'Etat lui-même pourrait, à la demande du voyageur, augmenter les chiffres du barème maximum, mais en augmentant aussi la perception kilométrique dans ces cas spéciaux. C'est ce principe rationnel qui est appliqué pour le transport des valeurs par la poste. La perception est progressive du prix des déclarations faites, et c'est justice.

Dans la décomposition du prix payé par le voyageur figure un certain quantum pour couvrir le transporteur de ses risques d'accident ; la perception de ce quantum étant fixe, la compensation en cas d'accident devrait l'être aussi, sinon de véritables crises peuvent se produire dans le Budget des Chemins de fer.

Une étude sérieuse de la question par le Département des Chemins de fer assurerait à cette question une solution pratique et basée sur l'intérêt général.

Le Budget a été voté à la Chambre par 90 voix contre 27 et 9 abstentions. Votre Commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,
OTLET.

Le f. f. de Président,
HOUZEAU DE LEHAIE.